auto motor und sport

Heft 11 24.Mai 1975 DM 2.50 E 1418 D

Grand Prix von Monaco

Deutschlands stärkstes Auto

Fahrbericht Mercedes 450 SEL 6.9

Neuer Trend im Motorenbau

Gehört dem Diesel die Zukunft?

Wenn Autos brennen

Löschen oder weglaufen?

Konkurrenz für deutsche Minis?

Test Toyota 1000

Deutschlands schnellstes Auto

Test Porsche turbo

Wie Sie Autorennen foto-grafieren

extra

Dänemark dkr 6.50 Finnland Fmk 4.20 Frankreich FF 8.– Griechenland Dr 40.– Italien Lit 850 Jugoslawien Din 23.– Luxemburg lfr 40.– Niederlande hfl 2.50 Norwegen nkr 6.50 (inkl. moms) Österreich öS 20.– (inkl. MwSt.) Portugal Esc 32.50 Schweden skr 5.50 (inkl. moms) Schweiz sfr 3.– Spanien Ptas 75.– USA US $ 1.50 Printed in Germany

„Ich spiele eine saubere Rolle beim Malen."

Mich brauchen Sie schon, bevor es beim Malen richtig losgeht. Zum Abdecken des Teppichbodens und der Möbel. Damit's keinen Ärger mit Farbklecksen gibt. Ich halte das Abdeckpapier fest – und zusammen. So bleibt alles schön sauber. Aber ich kann noch mehr.

Mit meiner Hilfe können Sie die Farben auch exakt abgrenzen. Wo ich klebe, kann kein Pinselstrich danebengehen. Wer mit mir zusammenarbeitet, hat's beim Malen leichter.

Jede tesa-Rolle hilft auf ihre Weise:

tesaband die farbige Rolle aus wetterfestem Gewebe zum Verzieren und Reparieren.

tesamoll die mollige Rolle zum Abdichten von Tür und Fenster.

tesafilm die durchsichtige Rolle zum Ankleben, Zukleben, Festkleben.

tesapack die kräftige Rolle zum Pakete-Packen.

tesakrepp die schützende Rolle zum Abdecken beim Malen.

Auf Wunsch erhalten Sie kostenlos die tesa-Fibel mit 284 praktischen tesa-Tips von Beiersdorf, 2000 Hamburg 54, Postfach 54 07 07.

tesakrepp

EIN **Beiersdorf** PRODUKT

21 3k 41

Autofahrer und Nulltarif

Ferdinand Simoneit

Für Kaiser Wilhelm Zwo lag Deutschlands Zukunft auf dem Wasser, für Adolf Hitler im Osten – jetzt haben 16 deutsche Oberbürgermeister sie tief unter der Erde entdeckt. Folglich lassen die Stadthäupter U-Bahnen bauen, jeder Kilometer Tunnelstrecke ist – ohne Wagenpark und Betriebskosten – mit 100 Millionen Mark anzusetzen; 60 Kilometer ist Deutschlands U-Bahn-Netz bereits lang – Aufwand: sechs Milliarden Mark.

U-Bahnen sind zwar schnell, bringen aber den Reisenden in aller Regel nicht – wie das Auto – direkt an sein Ziel. Also müssen noch viele kleine Kabinen installiert werden, um ein Verkehrssystem zu garantieren, das dem Auto ebenbürtig ist.

Was das alles kostet, hat noch niemand ausgerechnet. Nur das Beispiel Frankfurt hat der Düsseldorfer Stadtplaner Theo Romahn kalkuliert: „In Frankfurt, das ein Straßennetz von tausend Kilometern Länge hat, würde man 100 Kilometer U-Bahn und 900 Kilometer Mini-Eisenbahn bauen müssen. Nach heutigen Preisen würde das Nahverkehrssystem 19 Milliarden Mark kosten . . . der Endpreis bei 30 Milliarden Mark liegen."

Dabei war die Notwendigkeit, ein neues Verkehrssystem aufzubauen, zu keiner Zeit bewiesen. Im Gegenteil: Seit 1959 haben die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen fortgesetzt Fahrgäste verloren – das Auto war das zeitgemäße Transportmittel.

Die überfüllten Straßen morgens und abends hatten die Stadtplaner zu einer Kurzschlußreaktion verführt: Raus mit dem Auto aus der Stadt. Seitdem werden Milliarden aufgewendet, um mit dem Auto gleichzuziehen – von Verbesserungen gegenüber dem Auto wagten selbst die Ideologen nicht zu sprechen. Die Bürgermeister von 16 deutschen Städten bauen sich U-Bahnen als Denkmäler.

Der Test „Was hält der Autofahrer vom öffentlichen Nahverkehr?" war längst fällig. Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Horst-Ludwig Riemer wagte die Wahl und klotzte mit Wahlgeschenken: In Duisburg, Mönchengladbach und Viersen durften 10 000 Beschäftigte aus acht Betrieben acht Monate lang für zwölf Mark Bus und Bahn für die Fahrt Wohnung–Arbeitsplatz benutzen – normalerweise hätten sie 38 bis 50 Mark zahlen müssen.

Und wie ging diese erste Wahl der Autofahrer über den Fast-Null-Tarif aus (für die das Land Nordrhein-Westfalen 1,26 Millionen Mark ausgab)? Vom niedrigen Fahrpreis ließen sich zunächst 13,5 Prozent der Autofahrer abwerben, aber nur vier von zehn dieser Wechsler blieben bis zum Schluß Bus und Straßenbahn treu. Die Autofahrer beklagten den Verlust von Unabhängigkeit und Bequemlichkeit. Wahlergebnis: 94,6 Prozent der 10 000 Mitmacher sind nicht bereit, diesen Verlust zugunsten niedrigerer Kosten und Streßentlastung in Kauf zu nehmen. Minister Riemer dieser Tage: „Alle Verkehrsmaßnahmen müssen sich an den Verhaltensweisen der Bürger orientieren."

Wenn auch kein Autofahrer umsteigen will, das kostspielige U-Bahn-Kabinen-Netz wird weitergebaut. Es bleibt bei dem Urteil, das Stadtplaner Romahn bereits im letzten August in auto motor und sport gefällt hat: „Nach Kriegführen ist U-Bahn-Bau die größte öffentliche Verschwendung."

Im Test: der neue Porsche turbo

Porsche turbo

Dickbauchige Kotflügel und ein großer Heckspoiler – das sind die äußeren Kennzeichen des Porsche turbo. Sein wichtigstes Merkmal aber ist unterm Blech verborgen: ein Abgasturbolader, der dem Dreilitermotor zu einer Leistung von 260 PS verhilft. Der Test des stärksten und teuersten Serien-Porsche beginnt auf **Seite 32.**

Diesels Zukunft

Kommt eine Dieselmotoren-Ära? Die Vorzüge selbstzündender Triebwerke wie hohe Lebensdauer, geringer Verbrauch und die Tatsache, daß ihr Abgas relativ wenig Schadstoffe enthält, könnten ihnen zu wachsender Bedeutung verhelfen. **Seite 50**

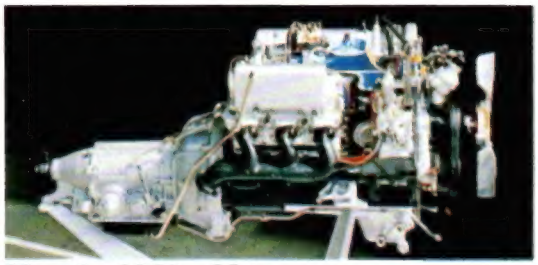
König der Berge

Sportredakteur Mauer, Stuck

Hans Stuck, heute 70 Jahre alt, war zu seiner Zeit ein Idol. Ein Bericht über das Leben des bis ins hohe Alter erfolgreichen „Bergkönigs". **Seite 116**

Fahrbericht Mercedes 450 SEL 6.9

Aus dem vollen schöpft der Achtzylinder des 450 SEL 6.9, neues Spitzenprodukt von Daimler-Benz: Schon bei knapp über 4000 Umdrehungen erreicht dieser Mercedes seine Höchstleistung von strammen 286 PS. Helmut Eikker berichtet über die ersten Fahreindrücke. **Seite 8**



Mercedes 6,9 Liter-Motor

Editorial
Autofahrer und Nulltarif. 3

Leserbriefe 24

Impressum 26

Vor 20 Jahren
auto motor und sport in Heft 11/1955. 49

Vorschau 144

Cartoon 146

Magazin

Nachrichten 6

Sternstunde
Fahrbericht Mercedes-Benz 450 SEL 6.9. 8

Fauler Zauber
Wie Opel Kunden und Händler zu manipulieren versucht. 11

Fallstricke
Versicherungspraxis nach dem Unfall. 12

„Kleinert heißt der Tünnes"
Über die Käufer von Luxusautos bei Auto-Becker. 14

„Wir sind sehr konservativ"
Interview mit Volvo-Generaldirektor Pehr G. Gyllenhammar. 16

Wenn Bonn spart
Verkehrsministerium: weniger Geld für den Straßenbau. 20

T-Stunde
In Kalifornien: Tin Lizzie als Wohnzimmerschmuck. 22

Test und Technik

Treibwerk
Test Porsche turbo: Deutschlands schnellster Sportwagen. 32

Nachrichten aus der Technik 44

Arthur Westrups Fragestunde 44

Gehört dem Diesel die Zukunft?
Neuer Trend im Motorenbau. 50

Tin Lizzie à la française
Erfolgreiche Autos (1): Typengeschichte Renault 4. 57

Cutlass kocht
Dauertest-Report: Oldsmobile Cutlass, Porsche 911, Volvo 244 DL, VW Golf. 65

Hochstapler
Dachgepäckträger: nur für leichte Lasten. 68

Billigware
Test Toyota 1000: schlichter Kleinwagen mit umfangreicher Ausstattung und günstigem Preis. 76

extra

Formel F
F wie Foto. 85

Ratgeber

Flammendes Inferno
Was tun, wenn Autos brennen? 96

Was ist Ihr Auto wert?
Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen im Mai 1975. 100

Auto und Freizeit

Schnelle Brüter
Intensivfahrschulen: Motorradführerschein in fünf Tagen. 104

Sport

Nachwuchs in Sicht
Überraschungen beim ersten Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft. 108

Zum Wohl der Queen
Alain de Cadenets vierter Anlauf zum Sieg in Le Mans. 114

Ruhe nach dem Sturm
Hans Stuck senior: Erinnerungen eines Idols. 116

Sport-Nachrichten 118

20 nach Trintignant
Grand Prix von Monaco: erster Ferrari-Sieg seit 1955. 123

Volvo überall

Die schwedische Firma Volvo engagiert sich im europäischen Ausland und in den USA: Gemeinsam mit Peugeot und Volvo wurde ein Sechszylindermotor entwickelt, die Schweden übernahmen die Mehrheit der holländischen Van Doorne's Automobilfabriekken, besser bekannt unter dem Namen DAF, und schließlich soll auch noch eine Fabrik in den USA entstehen. Helmut Luckner und Ferdinand Simoneit sprachen in Göteborg mit Volvo-Chef Pehr G. Gyllenhammar. **Seite 16**

Gyllenhammar

Das Millionending

Renault 4, Jahrgang 1975

Niemand fand den R 4 schön, als er vor 14 Jahren auf den Markt kam, aber seine praxisgerechte Konzeption machte ihn zu einem erfolgreichen Auto. **Seite 57**

Einser in fünf Tagen

Motorrad-Ranch in Schorndorf

Wer bereits eine Fahrlizenz fürs Auto besitzt, kommt schnell auch zum Motorradführerschein: Die Ausbildung auf der Motorrad-Ranch in Schorndorf dauert gerade fünf Tage. **Seite 104**

Durststrecke überwunden

Genau 20 Jahre mußte Ferrari auf einen Sieg warten, nachdem Maurice Trintignant 1955 zum letzten Mal einen der italienischen Rennwagen in Monte Carlo als Erster ins Ziel gebracht hatte. Niki Lauda siegte nach einem souveränen Rennen. **Seite 123**

Meisterleistung: Lauda (rechts).

Rennfotos selber machen

Formel 2-Rennen

Bekannte Rennfotografen präsentieren im auto motor und sport-Extra ihre Meisterschüsse und geben Tips, wie auch Amateure Rennwagen packend fotografieren können. Eine Übersicht informiert darüber, welche Kameras für Rennfotografie geeignet sind. **Seite 85**

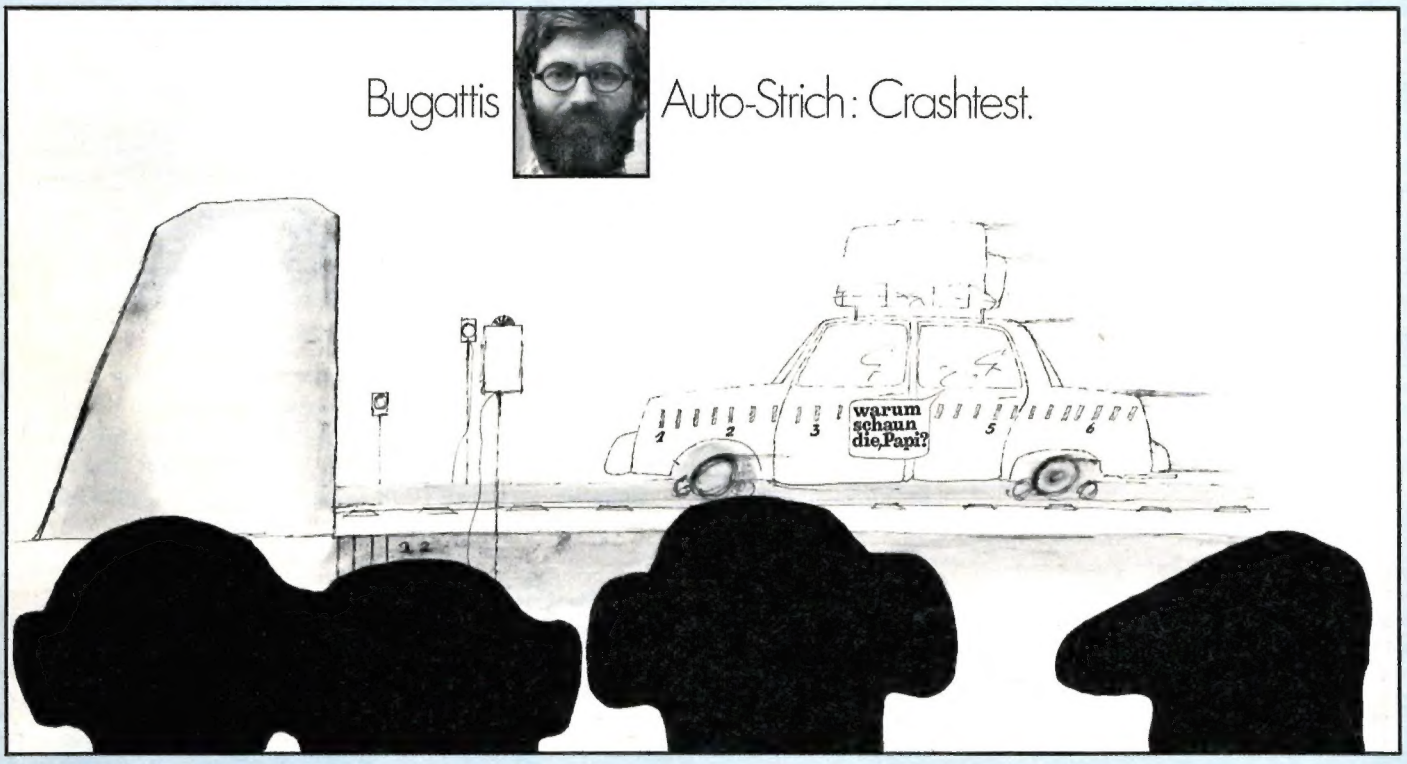
Nachrichten

Eine Audi-Stunde dauert nur 55 Minuten

Audi NSU-Werker in Ingolstadt oder Neckarsulm verdienen pro Arbeitsstunde runde zehn Prozent weniger als VW-Konzern-Kollegen in Wolfsburg oder Emden.
Dennoch schlagen die Lohnkosten vor allem in den baden-württembergischen Audi-Schmieden kaum geringer zu Buch. Vereinbarungen mit der IG-Metall nämlich sichern den württembergischen Autobauern pro Arbeitsstunde fünf Minuten Pause und ab 14 Uhr (in Ingolstadt ab 18 Uhr) eine Schichtzulage von 30 (in Ingolstadt 25) Prozent.
Diese sozialen Errungenschaften kreiden VW-Konzern-Rationalisierer schwer an: Neben jenen 2500 Nekkarsulmern, die auf die „sanfte Art" (nach Audi-Vorstandsvorsitzendem Dr. Schmidt) durch frühzeitige Pensionierung, Aufhebungsverträge oder nicht ersetzte Fluktuation eingespart werden, stehen noch Massenentlassungen für 2000 weitere Audi-Werker bevor. Zeitpunkt: bis Anfang 1976.

Späte Antwort von GM

Schon wenige Monate nach der Vorstellung des Chevrolet Monza 2+2 präsentiert General Motors eine stark überarbeitete Version: Das Monza Towne Coupé, das als stilistisches Pendant zum erfolgreichen Ford Mustang gedacht ist. Das Towne Coupé ist etwas billiger als der reguläre Monza, besitzt aber keine nachgiebige Frontpartie aus Kunststoff, sondern konventionelle Stoßstangen. Als Antriebsquelle dient ein Reihenvierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum.



Renault und Toyota erhöhten Preise

Zum zweiten Mal in diesem Jahr hat Renault die Preise angehoben. Die im Februar erhöhten Richtpreise wurden vom 30. April an abermals um durchschnittlich zwei Prozent nach oben korrigiert. Teurer (3 bis 4,6 Prozent) wurden auch die Toyota-Modelle. Neue Preise (alte in Klammern):

Renault		
R 4 L	DM 6 485,–	(6 375,–)
R 4 Export	DM 7 100,–	(6 950,–)
R 5 TL	DM 8 300,–	(8 125,–)
R 5 LS	DM 9 400,–	(9 225,–)
R 6 TL	DM 8 860,–	(8 675,–)
R 12 TL	DM 10 100,–	(9 900,–)
R 12 TS	DM 11 000,–	(10 800,–)
R 15 TL	DM 11 850,–	(11 600,–)
R 15 TS	DM 12 675,–	(12 400,–)
R 16 TL	DM 11 875,–	(11 625,–)
R 16 TS	DM 12 875,–	(12 600,–)
R 16 TX	DM 13 950,–	(13 650,–)
R 17 TL	DM 13 900,–	(13 600,–)
Alpine A 310 i	DM 32 950,–	(31 500,–)
Toyota		
1000	DM 7 650,–	(7 390,–)
Corolla 1200	DM 8 750,–	(8 490,–)
Corolla Coupé	DM 9 670,–	(9 390,–)
Corolla Kombi	DM 9 770,–	(9 490,–)
Carina 1600	DM 9 990,–	(9 550,–)
Carina 1600 ST	DM 10 890,–	(9 995,–)
Celica 1600 LT	DM 11 700,–	(11 190,–)
Celica 1600 ST	DM 12 400,–	(11 890,–)

Luxus für 44 000 Mark

Ab Juli dieses Jahres wird der mit einem 180 PS starken 5,7 Liter-Motor ausgerüstete Cadillac Seville auch in der Bundesrepublik angeboten werden – zu einem Preis von voraussichtlich 44 000 Mark. Dafür werden geboten: automatische Niveauregulierung, Zentralverriegelung, Klimaanlage, Stereoradio und elektrische Fensterheber. Eine Besonderheit: Neuartige Automatikgurte liegen nicht straff am Körper an und lassen ein Maximum an Bewegungsfreiheit.

Tempo 100 als Dauerlimit?

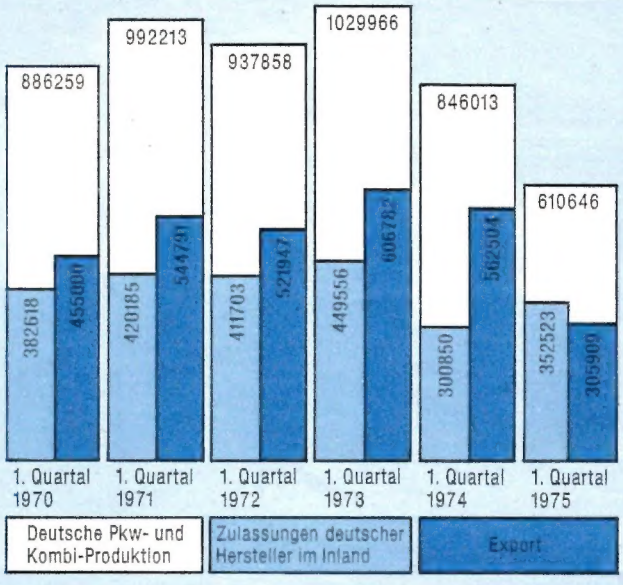
Sieben Monate vor Ablauf des Versuchs mit Tempo 100 km/h auf bundesdeutschen Landstraßen besteht im Bonner Verkehrsministerium bereits weitgehend Einigkeit darüber, diese Reglementierung als Dauerlösung beizubehalten. Der noch von Ex-Verkehrsminister Georg Leber inszenierte, am 1. Oktober 1972 begonnene und am 31. Dezember 1975 zu Ende gehende Versuch soll – so argumentieren die Experten der Projektgruppe Tempo 100 von der Bundesanstalt für Straßenwesen – zu einem „relativ hohen Unfallrückgang" geführt haben. Die durch Tempo 80 km/h während der Krisenzeit etwas verfälschten Zahlen: 8,4 Prozent weniger Gesamtunfälle, 12,6 Prozent weniger tödliche Unfälle.

Dieselring für Scherenberg

Für seine Verdienste um die Verkehrssicherheit erhielt Hans Scherenberg, Entwicklungschef von Daimler-Benz, den vom Verband der Motorjournalisten verliehenen Goldenen Dieselring.

Autofrühling nur in Deutschland

Das Geschäft deutscher Autohersteller florierte im Inland bisher besser als im Vorjahr, die Produktion aber sank. Grund: Exportzahlen, die erstmals seit vielen Jahren unter den Inlandsverkauf absackten.



Auto im Fernsehen

ARD
Der 7. Sinn
Urlaubsvorbereitungen II.
Freitag, 23. Mai,
22.00 Uhr.

ARD
Das Reisemagazin
Tips für Autofahrer.
Samstag, 24. Mai,
16.45 Uhr.

ARD
Die Sportschau
Formel 1-Lauf in Zolder.
Sonntag, 25. Mai,
18.33 Uhr.

ARD
Der 7. Sinn
Urlaub in England I.
Freitag, 30. Mai,
21.55 Uhr.

Frührentner Leiding.

Rudolf Leiding, 60, bis Ende vergangenen Jahres Generaldirektor von VW, bekommt Geld fürs Nichtstun. Seine Funktion als Berater des Volkswagenwerks, für die er bezahlt wird, kann er nicht ausüben, weil die Wolfsburger Manager keinen Wert auf seinen Rat legen. So verbringt Leiding seine Zeit als Frührentner in seinem Garten in Kassel hoch über dem Baunatal, wo er, angetan mit Cordhose und Rollkragenpullover, Bäume pflanzt. Seine ehemalige Dienstvilla am Rothehof in Wolfsburg steht bis zur Stunde leer – Nachfolger Toni Schmücker wohnt ohne Familie im VW-Gästehaus.

Boß der Bosse: Schleyer.

Hanns Martin Schleyer, Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz und leidenschaftlicher Eisstockschießer (in knapp bemessener Freizeit), wurde am 1. Mai 60 Jahre alt. Den arbeitsfreien Tag der Arbeit nutzte der im badischen Offenburg geborene und 1973 zum Präsidenten der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände gewählte Boß der Bosse zur Privatfeier im Stuttgarter Heim. Erfüllter Geburtstagswunsch: ein Kegelspiel für sein Tiroler Ferienhaus. Weiteres Präsent für Nichttechniker Schleyer: das exakt nachgebildete Kleinstmodell eines 26,5-Liter-Schiffs-Achtzylindermotors, das seither seinen Arbeitstisch ziert.

6.9
S-CE 7714

Sternstunde

Fahrbericht Mercedes-Benz 450 SEL 6.9.

Von Helmut Eicker

Programmgemäß hätte das neue Spitzenmodell der S-Klasse schon vor Jahresfrist Premiere feiern und die Nachfolge des 1972 ausgelaufenen, rund 6500mal verkauften 300 SEL 6.3 antreten sollen. Doch im düsteren Krisenjahr 1974 mochten die Mercedes-Oberen den Lebensweg ihres kostspieligen Luxusliners nicht beginnen lassen – sie warteten damit, bis sich die Autowelt wieder freundlicher zeigte.

Aber auch ohne die derzeitige, freilich überwiegend von kleinen Autos ausgehende Belebung brauchen die Chancen für ein in relativ kleiner Stückzahl gebautes Qualitätsprodukt keineswegs ungünstig zu erscheinen. Im Gegenteil: Weltweit gibt es genügend Kenner und Liebhaber, die Spitzenleistungen der Technik zu schätzen wissen – auch wenn sie dafür jene knapp 70 000 Mark aufwenden müssen, die der 450 SEL 6.9 kosten soll.

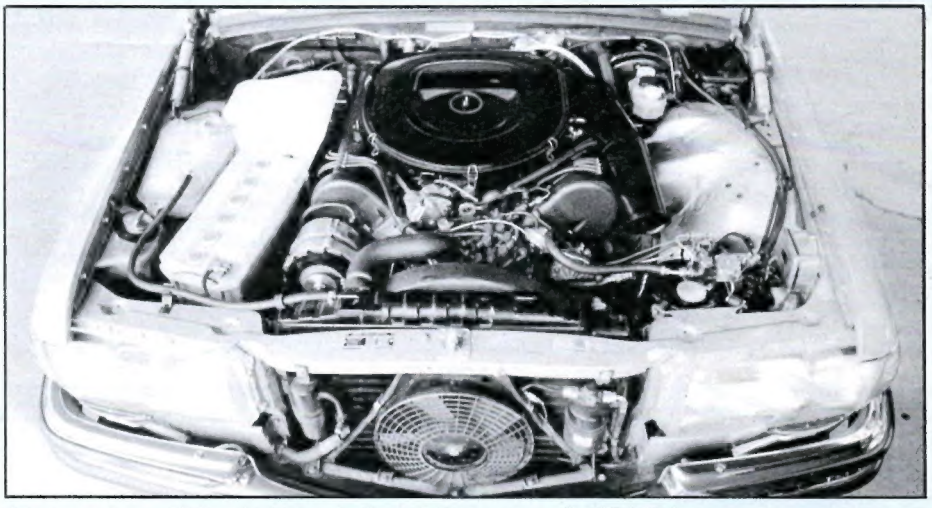
Während das Äußere des neuen Modells bis auf die prestigeträchtige Ziffernkombination 6.9 am Heck und die breiteren Reifen mit dem des seitherigen 450 SEL absolut identisch ist, sind unter dem Karosserieblech erhebliche Unterschiede festzustellen.

Denn neben dem weiterentwickelten V8-Motor aus dem 300 SEL 6.3 findet sich erstmals in einem Mercedes ein hydropneumatisches Federungssystem. Zwar konnte schon die Stahlfederung der S-Modelle bei ausgezeichneten Fahreigenschaften überdurchschnittlichen Komfortansprüchen gerecht werden, doch wird durch die Hydropneumatik eine weichere Grundfederung und damit eine nochmals verbesserte Geschmeidigkeit erzielt.

Nur eine 6.9 am Heck signalisiert, daß unter der Haube ein 286 PS starker Siebenliter-Motor am Werk ist.

Fahren erster Klasse

Bei Testfahrten, die auto motor und sport mit dem 6.9 Liter unternahm, zeigte sich, daß selbst grobe Unebenheiten von der Hydropneumatik hervorragend absorbiert werden und daß unangenehmes Nachschwingen der Karosserie praktisch nicht auftrat.



Wartungsfreundliches Triebwerk: Inspektionen nur alle 15 000 km.

Die größere Weichheit dieses Federungssystems gegenüber konventionellen Stahlfedern führt außerdem zu einem deutlich feinfühligeren Ansprechen auf kleine Bodenunebenheiten. Schließlich wurden ausgeklügelte Gummilagerungen zwischen den einzelnen Federelementen und der Karosserie vorgesehen, so daß selbst bei erhöhtem Reifendruck hochfrequente Schwingungen und Vibrationen vom Aufbau ferngehalten werden.

Für besonders unebene Fahrbahnen und schwieriges Gelände kann mit Hilfe eines am Armaturenbrett placierten Zugschalters das Wagenniveau um 40 mm angehoben werden. Außerdem lassen sich mit diesem Schalter die Höhenregler sperren, was bei Radwechseln und längeren Bahntransporten notwendig ist. Auf beide Stellungen wird der Fahrer durch eine Kontrollampe aufmerksam gemacht, die auch dann aufleuchtet, wenn im System ein zu niedriger Druck herrscht.

Bemerkenswert an der Mercedes-Hydropneumatik sind auch die verwendeten Sitzventile, die dafür sorgen, daß das Wagenniveau selbst bei längerem Stillstand nicht absinkt.

Zweifellos setzt dieses an sich bekannte, von Daimler-Benz jedoch in langen Versuchsreihen sorgsam weiterentwikkelte Federungssystem Maßstäbe, an denen die automobile Spitzenklasse künftig zu messen sein wird.

Kraft aus dem Vollen

Der Leistungsfähigkeit und dem hohen technischen Niveau des Fahrwerks durchaus ebenbürtig ist die Antriebseinheit des 450 SEL 6.9. Der 6834 ccm große Achtzylinder leistet 286 PS bei 4250 U/min und erreicht ein maximales Drehmoment von stattlichen 56 mkg

bei 3000 U/min. Diese eindrucksvollen Werte verhelfen der knapp zwei Tonnen schweren Limousine zu Fahrleistungen, wie sie meist nur im Sportwagenbereich anzutreffen sind: Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in 7,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 225 km/h.

Dabei konnte aufgrund der enormen Durchzugskraft gegenüber dem 450 SEL eine direktere Achsübersetzung gewählt werden, was eine Herabsetzung der Motordrehzahl und damit des Geräuschpegels zur Folge hat.

Geräuschmindernd wirkt auch der hydraulische Ventilspielausgleich, der hier konstruktiv elegant nicht wie sonst üblich in Stößeln, sondern in der Schwinghebellagerung untergebracht ist. Auf diese Weise bleiben die Ventiltriebmassen wünschenswert klein.

Zeitgemäß groß werden dagegen durch den automatischen Spielausgleich die Inspektionsintervalle, da das routinemäßige Einstellen des Ventilspiels entfallen kann. Wartungsfreundlichkeit wird auch durch eine kontaktlos gesteuerte Zündanlage sowie durch neuartige Zylinderkopfdichtungen erzielt, die das zeitraubende Nachziehen der Befestigungsschrauben überflüssig machen. Auch die beim 6.9 Liter verwendete Trockensumpfschmierung verbessert die Servicefreundlichkeit: Neben ihren Vorteilen in bezug auf niedrige Motorbauhöhe und Schmiersicherheit in extremen Fahrsituationen ermöglicht ihr größeres Ölvolumen eine Ausdehnung der Ölwechselintervalle auf 15 000 km.

Neu am 6.9 Liter ist auch die von Bosch entwickelte Jetronic-Benzineinspritzung, die den Kraftstoff entsprechend einem linear arbeitenden Luftmengenmesser dosiert und den Einspritzventilen kontinuierlich zuführt.

Nicht neu ist dagegen der gewichtige Zylinderblock des Achtzylinders, sieht man von der Vergrößerung der Bohrung von 103 auf 107 mm einmal ab. Von der Möglichkeit, dieses ohnehin auf separaten Anlagen produzierte Gußteil aus Leichtmetall zu fertigen, hat man leider keinen Gebrauch gemacht. Dabei wäre eine Reduzierung des Motorgewichts im Interesse einer günstigeren Achslastverteilung gerade bei einem so starken Auto wie dem 6.9 besonders wünschenswert gewesen.

Im perfekten Zusammenspiel mit der serienmäßigen Wandler-Dreigang-Automatik offeriert der großvolumige Achtzylinder einen nur ganz selten anzutreffenden Antriebskomfort: Gleichermaßen laufruhig, geschmeidig und kultiviert, dazu überlegen in der Leistung, bietet er allerhöchsten Fahrgenuß.

Unterstrichen wird dieser positive Eindruck von den hervorragenden Fahrwerksqualitäten sowie von der hochwertigen Serienausstattung des 450 SEL 6.9: gediegene Velourspolster, Kopfstützen und Automatikgurte an allen Sitzen, rundum wärmedämmendes Glas (Front- und heizbare Heckscheibe aus Verbundglas), Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber gehören ebenso dazu wie die präzise arbeitende Servolenkung, die ins Heizungssystem integrierte Klimaanlage und die Scheinwerferreinigungsanlage.

Die ungewöhnliche Fülle an technischem Raffinement, an überlegener Leistung und Qualität lassen von diesem neuesten Mercedes eine Faszination ausgehen, wie sie nur ganz selten zu beobachten ist. Daß der 450 SEL 6.9 darüber hinaus einen bemerkenswerten Meilenstein im internationalen Automobilbau darstellt – daran kann ohnehin nicht gezweifelt werden.

Gas statt Stahl

Bei der Federung des Mercedes 450 SEL 6.9, einer Kombination aus Gasfederung und hydraulischer Niveauregulierung, wird das Fahrzeuggewicht von vier Federelementen getragen, die anstelle der üblichen Schraubenfedern zwischen den Radaufhängungen und der Karosserie angeordnet sind. Die eigentliche Federwirkung wird von Gaspolstern bewerkstelligt, die durch besondere Gummimembranen hermetisch in Kugelbehältern eingeschlossen sind.

Mit Hilfe teleskopartiger Federbeine, die gleichzeitig die Aufgabe der Stoßdämpfer übernehmen, wird eine hydraulische Niveauregulierung ermöglicht, die für eine stets gleichbleibende, belastungsunabhängige Fahrzeuglage sorgt. Hierzu wird die Ölmenge in den Federbeinen durch eine Druckölanlage, die von einer Radialkolbenpumpe gespeist wird, je nach Belastung vergrößert oder verkleinert und durch zwei Niveauregler an Vorder- und Hinterachse automatisch gesteuert.

Technische Daten

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 107 x 95 mm, Hubraum 6834 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 286 PS bei 4250 U/min, spezifische Leistung 41,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 56 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4250 U/min) 13,5 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Trockensumpfschmierung, Ölkühler, mechanische Benzineinspritzung, 96 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 88 Ah, Drehstromlichtmaschine 1050 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Selbstsperrdifferential, hydraulischer Drehmomentwandler, automatisches Dreiganggetriebe mit Mittelwählhebel, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,31 (6,12), II. 1,46 (3,87), III. 1,0 (2,65), R. 1,84 (4,88), Achsantrieb 2,65.

FAHRWERK

Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, vorn und hinten hydropneumatische Federung mit Federbeinen und Gasfeder-Speichern, vorn und hinten Stabilisatoren, automatische Niveauregulierung, Servolenkung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, Gürtelreifen 215/70 VR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2960 mm, Spur 1521/1505 mm, Außenmaße 5060 x 1870 x 1410 mm, Leergewicht 1935 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2420 kg, Zuladung 485 kg, Leistungsgewicht 6,8 kg/PS, (Werksangaben).

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit	**225 km/h**
Beschleunigung 0 bis 100 km/h	**7,4 s**

Fauler Zauber

Wie Opel Kunden und Händler zu manipulieren versucht.

Wie sich auf 46 DIN-A 4-Seiten geistige Purzelbäume schlagen lassen, die einem Hilfsschüler alle Ehre machen würden, demonstriert die Rüsselsheimer Adam Opel AG in einer Broschüre mit dem nichtssagenden Titel „Verkaufen ab Lager".

Das in gelben Karton eingebundene Heft ist „nur für den internen Gebrauch" der Opel-Händler bestimmt und dient dazu, die Verkäufer zu mehr und schnellerem Umsatz anzuhalten – auf Kosten der Kunden.

So fordern die Rüsselsheimer Verkaufsstrategen ihre Händler auf, möglichst viele Lagerwagen bereitzuhalten. Begründung: „Mehr Umsatz ist möglich, besonders an Lagerwagen mit viel Sonderausstattung. Der Interessent läßt sich hier eher verleiten, mehr an Sonderausstattung und Zubehör zu kaufen, als er sich vielleicht vorgenommen hatte." Außerdem läßt das vorgezeigte Auto den Kunden „mehr an das Fahrzeug als an das Geld denken und steigert den Besitzwunsch".

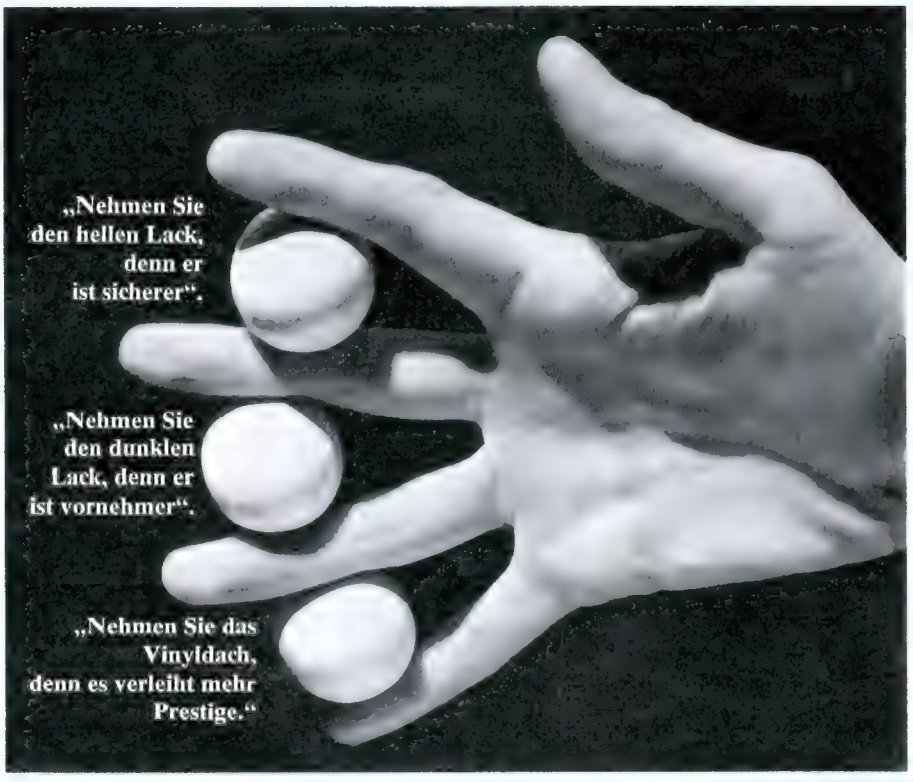


Foto: Binder

Zaubertricks aus der psychologischen Mottenkiste.

Auch für Leute, denen nicht an einer schnellen Lieferung gelegen ist, hat Opel einen Tip parat: „Wenn man damit lockt, daß sie einen Wagen sofort haben können, kann man auch ihnen einen Wagen verkaufen. Um das noch schmackhafter zu machen, weist man auf den günstigeren Gebrauchtwagenpreis bei sofortigem Abschluß hin."

Was aber, wenn der Kunde ein Auto haben möchte, das der Händler im Augenblick nicht parat hat? Opel weiß wiederum in schlechtem Deutsch einen Rat: „Also heißt es für Sie, den Interessenten ‚umstellen' auf einen Lagerwagen. Empfehlen Sie nur solche Sonderausstattungen, die Ihre Lagerwagen haben."

Mit jenen Interessenten, die vorher genau wissen, was sie wollen, springt die Broschüre wie mit Vollidioten um: „Mit Hilfe von Umstellungstaktiken können Sie einen Wagen verkaufen, auch wenn sich der Interessent ‚seinen' Wagen ursprünglich etwas anders vorgestellt hat."

Und zwar geht das nach Ansicht von Opel folgendermaßen: Sofern der Kunde eine helle Farbe bevorzugt, der Händler aber nur in dunkler Farbe ab Lager liefern kann, soll der Verkäufer schlicht behaupten: „Lackschäden sind an einem dunklen Wagen weniger sichtbar. Dasselbe gilt für Teer- und Insektenflecken."

Sieht der potentielle Käufer laut Opel „wie ein Individualist" aus, flicht der Kundenberater ein: „Heute fährt doch fast jeder einen hellen Wagen. Die dunkle Farbe hat eine individuelle Note." Außerdem „verleiht sie dem Wagen noch mehr Prestige".

Genauso gut geht es anders herum: Sofern der Kunde eigentlich eine dunkle Farbe wünscht, der Händler jedoch nur mit einer hellen dienen kann, macht er es „einfach umgekehrt". Für helle Farben spricht dann plötzlich, daß sie nachts besser zu erkennen sind, daß sie Sonnenlicht besser reflektieren, nicht so sichtbar schmutzen und schließlich „zur Zeit sehr aktuell sind".

Der faule Opel-Zauber geht weiter mit den Polsterfarben: Helle Polster nämlich „sind ein wirkungsvoller Kontrast zur dunklen Wagenfarbe", was freilich auch für die dunkle Polsterung gilt, die ebenfalls „einen effektvollen Kontrast zur Wagenfarbe bildet".

Hat der Händler ein Auto mit Vinyldach vorrätig, während der Kunde seinen Wagen ohne dieses Zubehör wünscht, soll er ebenfalls umgepolt werden: Das Dach „gibt dem Styling erst den richtigen Pfiff, verleiht mehr Prestige, wirkt schalldämmend und erhöht den Wiederverkaufspreis." Die Rüsselsheimer scheuen auch vor fragwürdigen Appellen an das Sicherheitsbewußtsein nicht zurück: Der Farbkontrast helle Lackierung/schwarzes Dach sei „ein anerkanntes Sicherheitsmoment."

Die Beratung kann jedoch ebenso gut ganz anders ausfallen: Denn eigentlich ist ein Wagen ohne Vinyldach, so die Broschüre, viel eher zu empfehlen, weil er „im Sommer kühler" ist, die Lackierung „preiswerter zu reparieren

Fauler Zauber

ist", das simpel lackierte Dach „leichter gesäubert" werden kann und überhaupt das ganze Auto „billiger wird". Diese Argumente gelten selbstverständlich nur für den Fall, daß der Kunde eigentlich das Vinyldach wünscht, der Verkäufer aber gerade Autos ohne Vinyldach auf Lager hat.

Die für die Händler bestimmte Anleitung zum Dummenfang bezieht selbst die Händler mit ein. Sie werden nämlich aufgefordert, ein „angemessenes Neuwagenlager" zu halten und „die Fahrzeuge schnell" zu verkaufen. Denn: „Lagerfahrzeuge, die sich nicht schnell umschlagen, drükauf die Betriebskosten." Opels Hintergedanke: Den Händlern demonstrieren, wie nützlich der Lagerverkauf ist, um ihnen das Lager vollschaufeln zu können. Gut ist, was den Rüsselsheimern nützt.

Damit aber ja kein Verkäufer auf die Idee kommt, er müsse auf die präzisen Wünsche seiner Kunden eingehen und sie seriös beraten – selbst auf die Gefahr hin, daß das gewünschte Auto eigens bestellt werden muß –, stellt Opel als „Aufgabe" hin: „Das Verkaufen ab Lager forcieren." Und drückt ganz kräftig auf die Angst-Tube: „Denn es kann Ihnen als Verkaufsberater nicht gleichgültig sein, in welcher Kostensituation sich Ihr Betrieb befindet. Heute wird besonders deutlich: Das Wohlergehen des einzelnen – also die Sicherheit des Arbeitsplatzes – hängt vom Florieren seines Betriebes ab."

„Die Taktik ist klar?", fragen Opels Hausmacher-Psychologen am Schluß ihres Heftchens. Sie ist es – klar und durchsichtig.

Wie US-Autokäufer unterschwellig beeinflußt werden

Die amerikanische Chrysler Corporation brachte in den fünfziger Jahren ein neues Auto auf den Markt, das die Konkurrenz-Modelle in vielen Punkten übertraf.
Es war außen kleiner, innen größer, luxuriöser ausgestattet und sparsamer im Benzinverbrauch als vergleichbare Autos, zudem auch noch billiger. Die Händler orderten große Stückzahlen im Voraus, die Kunden indessen kauften das Auto nicht.

Dr. Ernest Dichter

Die verzweifelten Manager beauftragten schließlich den Papst der amerikanischen Werbepsychologie, Dr. Ernest Dichter, das rätselhafte Käuferverhalten zu erforschen. Der Tiefenpsychologe entwarf komplizierte Fragebogen und recherchierte bei Hunderten von potentiellen Käufern.
Des Rätsels Lösung: Die Türen des neuen Autos klangen beim Schließen zu blechern, was die Kunden unterschwellig mit „billig" und „unsicher" verbanden. Chrysler änderte daraufhin die Türen, bis sie mit sattem Geldschranksound schlossen. Ein Jahr später war das Modell ein phantastischer Verkaufserfolg.

Fallstricke

Versicherungspraxis nach dem Unfall.

Darf ein Autofahrer nach einem Unfall seinem Kontrahenten schriftlich bestätigen, daß er die Schuld übernimmt? 20 Versicherungen sagen, was erlaubt ist. Der Münchner Rechtsanwalt und Verkehrsjurist Dr. Andreas Grasmüller erläutert die rechtlichen Folgen.

Ein verschuldeter Unfall bringt Autofahrer nicht selten in die Klemme zwischen Zivil- und Strafrecht.

Um polizeiliche Unfallaufnahme, möglicherweise Strafe und Eintrag ins Flensburger Strafpunkteregister zu vermeiden, bleibt meist nur der Weg, am Unfallort schriftlich die Alleinschuld auf sich zu nehmen.

Dagegen allerdings verwahren sich die Haftpflichtversicherer. Ihre Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) bedrohen jeden mit Regreßansprüchen (bis zu 1000 Mark), der seine Schuld am Unfall schriftlich anerkennt.

In der Praxis versperren nur mehr wenige Assekuranzen dem Versicherten so konsequent den Weg, Strafe zu vermeiden. Die meisten akzeptieren die Schilderung des Unfallhergangs oder das Bekenntnis, einen Verkehrsverstoß begangen zu haben (siehe Kasten).

Ohne Nachsicht und Ausnahme hingegen fordern sie vom Versicherten, der Assekuranz gegenüber den Unfallhergang wahrheitsgemäß zu schildern. Wer dies unterläßt, gibt Versicherern Gelegenheit, sich wegen Vertragsverletzung der Zahlungsverpflichtung zu entziehen. Macht der Autofahrer aber die gewünschten Angaben, dann läuft er Gefahr, bei einem möglicherweise folgenden Gerichtsverfahren eine von Juristen empfohlene, wirksame Waffe – das Schweigen zu Sachfragen – nicht mehr zu besitzen.

Richter nämlich gehen zunehmend dazu über, in solchen Fällen den Sachverhalt anhand von Versicherungsakten zu recherchieren – wenn es sein muß, auch nach deren Beschlagnahme.

Auf die Frage, ob die Schadenakten gerichtlichem Zugriff in jedem Fall entzogen sind, vermögen nur wenige Versicherungen mit einem klaren Nein zu antworten.

Deshalb bleiben dem Versicherten nur zwei Möglichkeiten, der Fallstrick-Kombination von Zivil- und Strafrecht zu entgehen: Entweder streichen die Versicherer aus ihren AKB die Verpflichtung, Schuldanerkenntnisse zu unterlassen und vor der Hauptverhandlung zum Unfallhergang Stellung zu nehmen oder der Versicherte meldet den Unfall erst nach der Hauptverhandlung an. Zeit dazu bleibt bis zum Ende eines Kalenderjahres, wenn der Unfall sich im Dezember ereignet, bis zum 31. Januar des kommenden Jahres.

Kostet Anerkennung der Unfallschuld den Versicherungsschutz?

Wenn ein Autofahrer nach einem Unfall ohne vorherige Zustimmung des Versicherers „einen Haftpflichtanspruch ganz oder zum Teil anerkennt oder befriedigt", so kann seine Versicherungsgesellschaft entsprechend den Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB) Paragraph 7 II Regreß nehmen. auto motor und sport befragte Versicherer, unter welchen Umständen und in welcher Form sie Versicherungsnehmern (VN) eine Schuldanerkenntnis zur raschen Abwicklung ohne polizeiliche Aufnahme erlauben.

Unternehmen/ Stellungnahme	Darf ein Versicherungsnehmer zur Vermeidung einer Strafe einen Verkehrsverstoß anerkennen?	Darf ein Versicherungsnehmer seine Schuld am Unfall schriftlich bekennen?	Werden Schadenakten Gerichten zur Beweisfindung ausgehändigt?
Agrippina	Ablauf des Unfalls darf geschildert werden.	Nein.	Nein.
Allianz	VN darf sagen „ich bin am Unfall schuld" ...	aber nicht „ich komme für alle Kosten auf". In diesem Fall kann er Versicherungsschutz verlieren.	Nein.
Brandkasse Provinzial	Tatsachenanerkenntnis ist erlaubt.	Abstraktes Schuldanerkenntnis sollte nicht abgegeben werden.	Nein.
Bonnfinanz	Keine Bedenken, wenn Sachverhalt geschildert wird.	Kommt auf Einzelfall an.	Nein.
Colonia	Schriftliche Schilderung des Unfallhergangs ist gestattet.	Nein.	Nein.
Deutsche Eisenbahn	Niederschrift des Geschehensablaufs reicht für den Unfallgegner aus. Es bedarf keines Schuldanerkenntnisses.		Nein.
Gerling	Ja. Ausnahme, wenn zu erkennen ist, daß mit Schuldanerkenntnis ein Betrug verbunden ist.		Akten werden grundsätzlich nicht herausgegeben.
Gothaer	Rechte und Pflichten des Versicherungsnehmers ergeben sich aus den AKB. Im Einzelfall großzügige Auslegung.		Schadenunterlagen werden nicht ausgehändigt.
Haftpflichtverband der Deutschen Industrie	Bei Verletzung des Paragraph 7 ist Versicherung von der Verpflichtung zur Leistung frei, es sei denn, daß die Verletzung weder auf Vorsatz noch auf grober Fahrlässigkeit beruhte.		Wir haben kein Zeugnisverweigerungsrecht.
Iduna	Ja.	Ja, wenn die Entscheidung des VN der Sachlage bei vernünftiger Beurteilung entspricht.	Nein.
Landwirtschaftlicher Versicherungsverein	Verkehrsverstoß darf anerkannt werden.	Wenn der VN bescheinigt, was der Tatsache entspricht, droht kein Regreß.	Nein. Wir plädieren für Schweigepflicht.
Magdeburger	Verkehrsverstoß darf anerkannt werden.	VN sollte sich auf Darstellung des Sachverhalts beschränken, mit dem Hinweis, daß Unfall der Versicherung gemeldet wird.	Nein.
Mecklenburgische Versicherung	Wahrheitsgemäße Schilderung des Unfallhergangs ist erlaubt.	Ja, sofern nicht zugleich auch eine Anerkenntnis der Haftung in den Angaben liegt.	Nein.
Neckura	Ja, wenn sich VN zu einem von ihm tatsächlich begangenen Verkehrsverstoß bekennt.	Kann nur an einem konkreten Sachverhalt gemessen werden.	Nein.
Öffentliche Lebensversicherung Braunschweig	Anerkenntnis eines Verkehrsverstoßes entspricht Sachdarstellung und wird akzeptiert.	Bei schriftlichem Schuldanerkenntnis wird nach AKB Paragraph 7 II verfahren. Auslegung der Bestimmung erfolgt zugunsten des VN.	Unfalldarstellung wird nur mit Zustimmung des VN weitergegeben.
Schweizer National	Wer in klaren Fällen (Auffahrunfall, Vorfahrtsverletzung) eine Anerkenntnis abgibt, dem entstehen keine Nachteile. Nachteile werden aber regelmäßig entstehen, wenn sich bei der späteren Prüfung der Haftungsfrage herausstellt, daß das Anerkenntnis zu Unrecht abgegeben wurde.		Aus der Treuepflicht des VN ergibt sich eine Schweigepflicht der Versicherung.
Thuringia	VN wird angehalten, dem Unfallgegner den reinen Tatbestand sachlich darzulegen.	Ob von Regreßrecht Gebrauch gemacht wird, hängt von den jeweiligen Umständen ab.	Ohne Beweisbeschluß werden keine Unterlagen ausgehändigt.
Vereinigte Haftpflicht	Wenn der VN ein Anerkenntnis abgibt, werden keine Rechte gegen ihn hergeleitet – sofern sich das Anerkenntnis im Rahmen der AKB bewegt.		Nein.
Victoria Feuer-Versicherung	Ja. Paragraph 7 II bezieht sich nicht auf Erklärungen, die nur den Sachverhalt betreffen.	Ausnahme ergibt sich aus Sonderbedingungen für die Anzeige von Sachschäden bis DM 200,–. VN kann Bagatellschäden selbst regulieren, um die Einstufung seines Vertrages in eine ungünstigere Schadensfreiheitsklasse zu vermeiden.	Nein, es sei denn, unser Sachbearbeiter wird als Zeuge gehört. Ein Zeugnisverweigerungsrecht steht ihm nicht zu.
Volksfürsorge	Regreßansprüche werden nur erhoben, wenn Angaben auf grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz beruhen.		Ein Zeugnisverweigerungsrecht steht uns nicht zu.

„Kleinert heißt der Tünnes"

Über die Käufer von Luxusautos bei Auto-Becker.

Sie haben miteinander nicht viel mehr gemein als die Preisklasse ihrer Autos. Auf dem Hof und in der Werkstatt von Auto-Becker in Düsseldorf gebärden sie sich dennoch, als stünden sie zueinander in einem Verwandtschaftsverhältnis ersten Grades. Dabei sind die zwei hauptsächlichen Marken, die sie verbrüdern, die Bekker-Hausimporte Rolls-Royce und Ferrari, allenfalls insofern vergleichbar, als beide über einen Motor verfügen und Fortbewegung in zwei Richtungen gestatten.

Da ist der Strumpfwarenfabrikant und Ferrari-Eigner aus Bielefeld, der Verhandlungen mit Geschäftspartnern exakt nach der Cartier-Uhr zu führen pflegt, mit wildfremden Ferrari-Interessenten aber 20 Minuten lang am Telefon über die Vorteile eines stärker aufgepumpten Reifens diskutieren kann. Oder der aus Profession reservierte Notar aus Hamburg, weinroter Rolls, feinste Klientel, Halbkaräter in der Krawattennadel, der in Beckers Werkstatt die Mechaniker eifrig nach Ölverlust und Benzinverbrauch anderer Roycer ausholt. Oder der arrivierte Hemdenmacher aus Kassel, ein gern angezapfter Quell der Sachkunde für Notar und Fabrikant, weil er jährlich vom britischen zum italienischen Fabrikat wechselt und umgekehrt. „Wir sitzen ja alle in einem Boot", sagt der Strumpfunternehmer, und man ist geneigt, ihm zu glauben.

Alle in einem Boot

Auto-Becker: Das ist halb ein profaner Männerclub, halb ein neoreligiöses Mekka mit der rundum verglasten Halle im ersten Stock als innerstem Heiligtum. Dort harren die Silver Shadows und Dinos, die Corniches und Berlinettas männlicher Anbetung, glänzend poliert und von gewissenhaften Kräften mit zarten Federwedeln andauernd vom Staube befreit.

Ein junger Mensch im Pelz, nach längerer Suche im unübersichtlichen Werksgelände endlich zum Zentrum vorgedrungen, stürzt atemlos herein und ruft: „Hier stehen die Hirsche also." Womit er sich verärgerte Blicke zweier Kamelhaar-Herren zuzieht, die sich genötigt sehen, ihre flüsternde Unterhaltung am silbernen Corniche zu unterbrechen. Das kollektive Gefühl von Betroffenheit auch aller übrigen Betrachter erfaßt schließlich den naiven Rufer; er errötet leicht. Die Halle ist schließlich nicht der Hof.

Wenn schon das Volk Mercedes fährt, greift die Elite nach Teurerem. Damit verschiebt sie die Schwelle des feinen Unterschieds weit über Prestigewert und Statussymbol hinaus dorthin, wo laut Nietzsche das Kind im Manne wirkt: zum Spielzeug hin.

So nutzt ein Frankfurter Bauunternehmer seinen diesmal hellgelben, telefongerüsteten Ferrari einzig dazu, um sein Taunusschlößchen zu drapieren, auf dessen weiß geharkten Kieswegen er in spezieller Wachskonservierung zu stehen pflegt. „Fahren tu ich mit dem Admiral", erklärt er und tauscht den Schlitten jeweils nach Modellwechsel mit erklecklichem Verlust gegen die Neuerscheinung ein. Auf maximal 3000 beläuft sich für gewöhnlich dann der Kilometerstand. Er rührt von den Fahrten zur Inspektion nach Düsseldorf.

Es ist der erklärte Widerwille gegen Autos, die zum Allgemeingut zu werden drohen, der diese Männer vom Triumph oder Alfa um- und zum Ferrari aufzusteigen heißt. Und manchmal sichern sie sich gleich doppelt ab.

Ein früherer Maschinenfabrikant, 37, hat sich „zur Ruhe gesetzt" und zehrt nur mehr von den Lizenzen. Inzwischen residiert er auf Teneriffa (Ortsmobil: Ferrari) sowie in München (Ortsmobil: Rolls-Royce) und jettet zwischen beiden Punkten rastlos hin und her — so rastlos, daß er nach eigenem Eingeständnis kaum zum Fahren kommt.

Statt dessen blättert er während der Flüge in der eigens aus England beschafften Original-Betriebsanleitung seines Rolls, einem dicken Buch, und vergnügt sich an der herrlich umständlichen Beschreibung technischer Finessen — als wär's ein Stück von ihm.

Ähnlich verzwickten Lustgewinn zieht jener Bielefelder Strümpfemensch aus seinem kraftstrotzenden Besitz. Ihn verbindet ein eher erotisches Verhältnis mit seinem Ferrari. Trotz mancherlei Dichtungsmängel („Mein Kofferraum ist ständig ein Aquarium") beteuert er: „Ich liebe dieses Auto heiß und innig." Und jeder Zoll soignierter Herr, fügt er hinzu: „Bei sechseinhalbtausend Touren kriegt er einen richtigen Orgasmus." Wobei er mit der Zunge schnalzt.

Foto: Hellgoth

Die Elite greift nach Teurerem: Rollsverkauf

Dem Versuch, ihn spaßeshalber zum Besteigen eines Mercedes SL zu animieren, widersteht er längere Zeit mannhaft. Endlich gibt er nach, entrüstet sich jedoch schon nach Sekunden: „Nein, das wäre nichts für mich — die Kupplung ist ja direkt mädchenhaft!"

Das tröstliche Gefühl, einer exklusiven, höchstens fünfhundertköpfigen Gemeinde anzugehören, schlägt sich auf seltsame Weise im pekuniären Gebaren nieder. Bevor ein situierter Metzgermeister zum Erwerb eines gebrauchten Rolls schritt, schleppte er nächtelang einen versierten Becker-Mechaniker für Tausende von Mark durch Düsseldorfer Bars und ließ sich

bei Auto-Becker.

privatissime über Fehlerquellen unterrichten. Später weigerte er sich, jeglichen Zweifel an seiner Solvenz zurückweisend, die Zulassungsgebühren von 50 Mark zu zahlen; schließlich müsse auch er rechnen.

Analog dazu der Inhaber einer Lebensmittelkette, der im exakten Abstand von nicht näher begründeten 28 Monaten den ältesten seiner vier Rolls-Royce durch ein frisches Exemplar zu ersetzen pflegt. Statt einer Anzahlung weist er die erhaben gedruckte Visitenkarte vor; er zahlt in ungebührlich kleinen Raten und feilscht um Mark und Pfennig, wenn es an den fälligen Radioeinbau geht. Derart weiß er trefflich das aufkeimende Gefühl zu kaschieren, daß er, wenn er wollte, den ganzen Laden kaufen könnte. Auch in der Werkstatt befleißigt er sich elitärer Bescheidenheit. Für Eile, zu der er die Mechaniker anhält, gibt er einen „Besten Dank" her; mit Trinkgeld mag er niemanden beleidigen.

Ausnahmen lassen solche Regel bläßlich werden. Da erschien eine Person, bodenlanger Bibermantel und silbernes Kreuz auf der Brust, fuhr die Berlinetta (knapp 100 000 Mark) und verlangte sogleich barsch nach dem Kaufvertrag. Sodann schritt er zum Kassenraum, öffnete sein Köfferchen und entnahm ihm — den Angestellten war's peinlich — Bares zuhauf, ungeordnet

Empfindungen wie Marx

und unbanderoliert, grad so, wie die mutmaßliche Dame es eingenommen hatte. Honni soit qui mal y pense — oder: Ein Narr, wer denkt, statt zu kassieren.

Der danebenstehende Käufer eines Opel Kadett, fast 9000 Mark mit Sonderausstattung, erbleichte angesichts der Scheinfülle und studierte auffällig lange seinen Finanzierungsantrag. Dem Habitus nach zu schließen, dürfte er von Marx noch nichts gelesen, wohl aber, wenn auch verquollen, so empfunden haben.

Zum wahrhaften Eintritt in die von Pferdestärken und Zehntelsekunden arrondierte Männerwelt verhilft das Gehabe des Geldprotzes jedoch nicht. Vielmehr ist es die fröhlich zur Schau gestellte Unabhängigkeit vom Geld, die einen Ulmer Rollsfahrer bewog, im persönlichen Telefonat einen fehlenden kleinen Zahnkranz fürs Getriebe per Kurierauto aus dem britischen Mutterhaus an die Düssel zu beordern.

„Ich habe mir abgewöhnt, mich meines Reichtums zu schämen", sagte er und nahm das teure Teil eigenhändig in Empfang, „ich bin eben reich". An der Moral zwackt es ihn jedenfalls nicht. Allenfalls bedarf er einer gefälligen Motivation, denn — so beteuert er — „das Auto fahre ich wegen der Bandscheiben. Es hat einen unerhörten Komfort".

In diese Beletage neudeutscher Größe drängt kaum je eine Frau aus eigenem Antrieb. Weibliches Selbstgefühl äußert sich bestenfalls darin, den entschlußlosen Ehegatten (soll es nun der Acht- oder der Zwölfzylinder sein?) über die Schwelle zu treiben, wo der wahre Nießbrauch des frisch oder auch schon länger erworbenen Vermögens beginnt. „Schatz, komm zur Sache", ermuntert die in schlichten Cord Gekleidete ihren Mann, einen Chefarzt, und meint damit die nach ihrer Ansicht überfällige Auswahl von Lackierung und dazupassendem Dessin der Sitze.

Der Mediziner schreibt daraufhin den preiswerten Achtzylinder ab und leistet sich den Spaß. „Wie sagen doch die Italiener — eine Symphonie in zwölf Zylindern. Den nehmen wir", lächelt er etwas gequält, als sei er sich des falschen Tones in der Melodie bewußt. Begeisterung, so schreibt die Spielregel vor, trägt man erst später.

Vom selbst und zudem hoch getürmten Sockel gelingt den Angehörigen der Autocreme kaum je der zwanglose Abstieg. Zieht Unternehmerpech den Mercedes, gar den Opel nach sich, ist man keineswegs bedauernswert, nicht einmal out; man ist plötzlich gar nichts mehr.

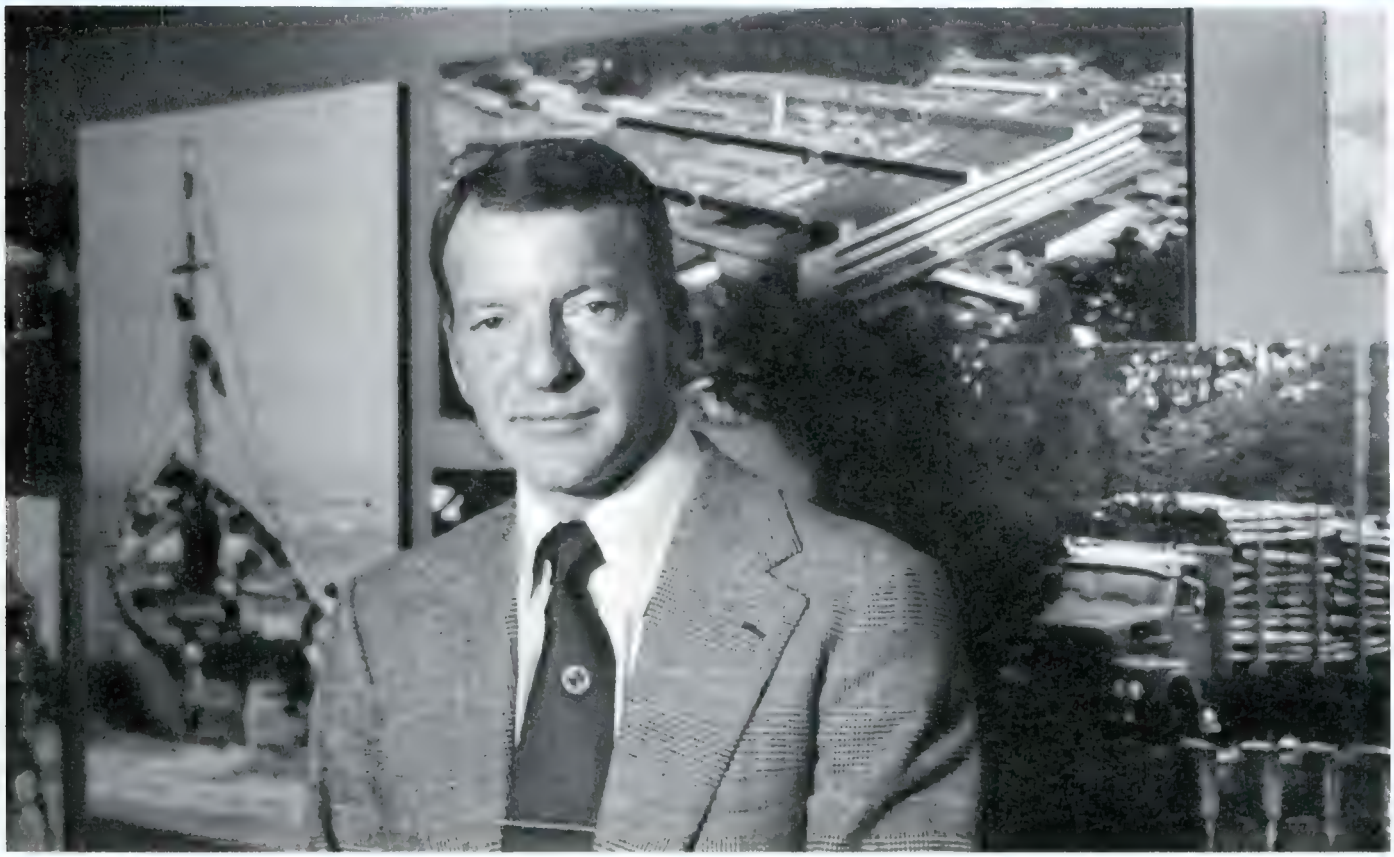
Im Schnürboden dieses kleinen Welttheaters sitzen derweil Beckers Mechaniker und kratzen beharrlich an den Kulissen. Für sie bestehen die Dreamliner vornehmlich aus Blech mit Sechszollschrauben und, natürlich, aus Ersatzteilsorgen. Daran knüpfen sie den Namen des zufälligen Besitzers.

Gefragt, wem denn eigentlich der dunkle Rolls gehöre, der alle Wege in der Werkstatt versperre, brüllt der Meister respektlos auf rheinisch zurück: „Kleinert heißt der Tünnes."

Hannes Scholten

„Wir sind sehr konservativ"

Interview mit Volvo-Generaldirektor Pehr G. Gyllenhammar.



?: *Volvo hat am 1. Mai die Mehrheit der niederländischen Van Doorne's Automobielfabrieken NV (DAF) übernommen. Was hat der deutsche Markt von dieser Stärkung des Volvo-Konzerns?*

Gyllenhammar: Die Volvo Car BV, so heißt DAF seit 1. Mai, wird von unseren finanziellen Möglichkeiten profitieren, die Autos werden unserer Auffassung von Sicherheit und Qualität entsprechen, und der DAF-Kunde wird in den Genuß unseres vereinigten Servicenetzes sowie der Volvo-Garantiebedingungen — in Deutschland: ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung — kommen.

?: *Sie haben ungefähr 100 Millionen Gulden (etwa 98 Millionen Mark) eingesetzt, um 75 Prozent des DAF-Kapitals zu kaufen. War das der Preis für eine notwendige Programmergänzung unterhalb der jetzigen Volvo-Palette?*

Gyllenhammar: 100 Millionen Gulden sind wenig im Vergleich zu den Entwicklungskosten für ein neues Auto. Dies vor allem, weil wir seit Jahren keine Erfahrung mehr im Bau der kleineren Kategorie gesammelt haben.

Großer Gewinn auf kleinen Märkten: Volvo-Generaldirektor Pehr G. Gyllenhammar im Gespräch mit den auto motor und sport-Redakteuren Helmut Luckner (links) und Ferdinand Simoneit.

?: *Volvo hat ein straffes Programm von zwei Liter Hubraum aufwärts. DAF baut Kleinwagen, denen — so meinen viele — die Zukunft gehört. Kaufte Volvo sich mit DAF die Zukunft?*

Gyllenhammar: Auf unser gegenwärtiges Volvo-Programm können wir bedenkenlos auch in Zukunft bauen. Vor zehn Jahren, als Design und Leistungsdaten wie Beschleunigung oder Spitzengeschwindigkeit als wichtigste Kaufmotive galten, interessierte sich noch kaum jemand für unser Sicherheitsstreben. Heute hingegen kaufen viele Kunden bewußt Sicherheit. Deshalb werden Volvo-Autos eher an Bedeutung gewinnen als verlieren. DAF haben wir vor allem gekauft, um unser Programm auf eine Kategorie auszudehnen, die neben unserer Zweiliterklasse die höchsten Wachstumsraten verspricht.

?: *Das Image von DAF und Volvo differiert sehr stark. Wie wollen Sie DAF in die bekannte Volvo-Philosophie einbeziehen?*

Gyllenhammar: Wir glauben, daß DAF von dem Augenblick an Volvo-Image hat, da es zu Volvo gehört. Außenstehenden wird die vollzogene Integra-

tion durch den Namenswechsel bewußt. Wir haben sechs Monate zusammen gearbeitet, um Politik, Strategie, Produktentwicklungs-Planung, Marktplanung und Händlernetze aufeinander abzustimmen. Außerdem haben DAF- und Volvo-Autos eine Ähnlichkeit: Beide sind unkompliziert, zuverlässig und von hohem technischen Standard.

?: *Müssen Sie nicht befürchten, daß DAF die Arme-Leute-Division von Volvo wird?*

Gyllenhammar: Der Gefahr sind wir uns bewußt. Aber DAF verfügt über einen in Relation zum Volumen exzellenten technischen Stab, über gute Produktionsanlagen und eine effektive Verwaltung. Im Lauf der Zeit werden wir natürlich das DAF-Programm — wie auch unser eigenes — renovieren. Und dann werden beide Programme einheitliche technische Linie und Design-Merkmale aufweisen.

?: *Herr Gyllenhammar, bahnt sich hier nicht eine ähnliche Entwicklung an wie nach der Übernahme von Glas durch BMW? Glas-Autos waren nach kurzer Zeit verschwunden. Deshalb: Was wird aus den DAF-Modellen?*

Gyllenhammar: Ich kenne die Geschichte von Glas und BMW nicht sehr gut. Ich sehe die Gefahr des Verschwindens von DAF aber deshalb nicht, weil die Produktion in zwei getrennten Ländern zusätzliche Marktchancen in Holland und im EG-Raum mit sich bringt. Wir werden technisch die Erfahrungen der niederländischen Autobauer mit leichtgewichtigen Autos und mit dem hochentwickelten, zukunftsträchtigen stufenlosen Variomatic-Getriebe bewahren und nutzen.

?: *Werden Sie zwischen der jetzigen DAF-Klasse und Ihrem bei zwei Litern beginnenden Volvo-Programm ein Mittelklassemodell einschieben?*

Gyllenhammar: Darüber etwas zu sagen, ist zu früh. Wir konzentrieren unsere Kräfte auf ein Programm mit sehr wenigen Modellen. Deshalb wird zunächst einmal die DAF-Größenordnung Priorität haben.

?: *Erlaubt das Volvo-Image, das nichts mit einem Kleinwagen zu tun hat, auch ein Auto mit einem Hubraum unter einem Liter?*

Gyllenhammar: Nicht die Größenordnung eines Autos reflektiert Politik oder Image einer Firma, sondern die Betonung von Merkmalen und Funktionen, mit denen Kunden angesprochen werden. Das heißt bei uns: Wir werden nicht mit Massenproduzenten in den Ring gehen und können nicht dem niedrigsten Preis den Vorrang geben. Unser Konzept vom Auto betont die Wirtschaftlichkeit und die Lebensdauer, die ebenfalls Wirtschaftlichkeit bedeutet.

?: *Sind Sie mit Ihren ersten Kontakten, die zur Übernahme der Mehrheit führten, den ebenfalls interessierten Bayerischen Motoren Werken zuvorgekommen?*

Gyllenhammar: Ich kenne die Reihenfolge der Verhandlungen nicht. Unser erster ernsthafter Kontakt, der zur Übernahme führte, begann 1972 . . .

Pehr Gustav Gyllenhammar . . .

Der Generaldirektor der Aktiebolaget Volvo in Göteborg/Schweden — sein Name Gyllenhammar bedeutet goldener Hammer — ist 40 Jahre alt, seit vier Jahren Chef des größten skandinavischen Industrieunternehmens und Duzfreund des Ministerpräsidenten Olof Palme. Schwiegervater Gunnar Engellau, Volvo-Aufsichtsratsvorsitzender, förderte die Karriere des promovierten Juristen entscheidend.

. . . Volvo

Im August 1924 entstand die Autofabrik Volvo während eines Krebsessens. Zwei Schweden wollten ein Auto bauen, gaben ihm den Namen Volvo — von lateinisch volvere, bewegen — und ließen in der Nacht zum 14. April 1927 das erste Fahrzeug vom Band rollen. Es hieß Jacob und fuhr wegen eines Fehlers nur rückwärts. Heute hat Volvo einen Umsatz von mehr als 10 Milliarden Schwedenkronen.

. . . DAF

Die niederländischen Van Doorne's Automobilfabrieken N.V., in Eindhoven 1928 gegründet, gingen den Weg aller Familien-Unternehmen. Seit 1. Mai 1975 gehören Volvo 75 Prozent des Kapitals. Eindhoven soll das Volvo-Kleinwagenzentrum werden.

?: *. . . als die Autowelt noch in Ordnung war. Würden Sie auch heute wieder solche Kaufverhandlungen mit DAF einleiten?*

Gyllenhammar: Wir hatten 1974 noch die Wahl zu sagen, ein Drittel genüge uns, wir gehen nicht weiter. Aber wir kannten die Stärke der Firma und haben uns deshalb weiter engagiert, auch wenn die Ergebnisse als Folge des schrumpfenden Automarkts recht mager geworden waren. Aber Firmenpolitik richtet sich ja nicht nach einer Situation, in der ein Markt auf dem Nullpunkt ist. Firmenpolitik muß langfristig geplant sein.

?: *Mußte die Verkaufsbereitschaft der van Doornes für Sie nicht Warnung davor sein, zu kaufen? Warum trennt ein Familienunternehmer sich nach über 30 Jahren von seiner Mehrheit?*

Gyllenhammar: Es war keineswegs nur ein verzweifelter Schritt eines kleineren Partners, den wir nun aufkauften. DAF suchte nach einem Partner mit größerer Organisation und stärkerer Finanzkraft, weil es schwierig geworden wäre, allein zu überleben.

?: *Warum ließen Sie den Namen DAF so schnell verschwinden? Hat er keinen Marktwert?*

Gyllenhammar: Er ist ja nicht auf den Autos verschwunden, sondern nur als Firmenname.

?: *Wenn der Firmenname erst einmal geändert ist, dann werden sicher bald auch die Autos nicht mehr DAF heißen.*

Gyllenhammar: Das kommt später.

?: *Wann?*

Gyllenhammar: Darüber gibt es noch keine Entscheidung.

?: *Sie haben sich zusammen mit Peugeot und Renault in dem französischen Motorenwerk Douvrin engagiert, in dem täglich bis zu 1200 Sechszylindermotoren gebaut werden können. Wer ist der Vater dieses Sechszylinders? Es gibt Stimmen, die besagen, die Franzosen hätten den Motor gebaut, Volvo nur dafür bezahlt.*

Gyllenhammar: Die Kosten haben wir in einen Topf geworfen und geteilt. Die Entwicklung wurde von allen betrieben. Volvo beispielsweise hat sich mehr um die Abgaskontrolle bemüht, die ande-

ren haben andere Spezialaufgaben erfüllt.

?: *Als die Arbeiten 1971 begannen war nicht abzusehen, daß große Motoren heute als wenig zeitgemäß angesehen werden. Würden Sie heute anders entscheiden?*

Gyllenhammar: Wir haben unseren Vierzylinder allein entwickelt, weil dies unseren Erfahrungen entsprach und weil Vierzylinderautos das größte Volumen in unserem Programm ausmachen. Beim Sechszylinder standen wir vor der Wahl, unseren eigenen Motor weiterzuentwickeln oder diese Partnerschaft einzugehen. Letzteres erschien uns als die glücklichere Lösung. Wir konnten auf diese Weise einen Aluminiummotor bekommen, wie wir ihn nie zuvor in Schweden gebaut hatten, wir konnten das Gewicht und bei unseren größten Autos sogar den Hubraum von 3,0 auf 2,7 Liter senken.

?: *Herr Gyllenhammar, der harte Konkurrenzkampf wird die Automobilindustrie und auch den Volvo-Konzern zunehmend in die Klemme bringen: Soll ein neues Modell für Marktbelebung sorgen oder veranlassen die eskalierenden Entwicklungskosten, ein Modell länger leben zu lassen. Wie werden Sie sich entscheiden?*

Gyllenhammar: Es gibt Anzeichen dafür, daß stufenweiser Wechsel mehr Erfolg verspricht als wilder Modellwechsel. Modellwechsel bedeutet doch heute oft nur den Wechsel der Karosserie auf der gleichen Bodengruppe. Wir aber legen Wert darauf, Modelle oft und oft unter der gleichen Karosserie zu verändern. Wir konzentrieren uns mehr auf Technik, Interieur und Komfort als auf Äußerlichkeiten.

?: *Volvo ist dank geschickter Werbung zum automobilen Synonym für Sicherheit geworden. Können Sie beziffern, was in Mark und Pfennig an Sicherheit in einem Volvo steckt?*

Gyllenhammar: Das ist nicht möglich. Sicherheit wird ja nicht einem fertigen Auto hinzugefügt. Sicherheitsdenken muß vom ersten Moment an als grundsätzliche Einstellung die Entwicklung eines Autos beeinflussen.

?: *Stellen Sie Unterschiede in den Käufer-Ansprüchen an Sicherheit im Auto fest? Wollen die Deutschen mehr Sicherheit als Amerikaner?*

Gyllenhammar: Vielleicht sind deutsche Käufer sicherheitsbewußter als amerikanische. In den USA wissen viele nicht einmal, wie Sicherheitsgurte funktionieren. Dafür aber ist der amerikanische Gesetzgeber strenger als der deutsche.

?: *Herr Gyllenhammar, Volvo ist durch das Jahr 1974, in dem man allgemein von einer Autokrise sprach, mit der erstaunlichen Umsatzrendite von 6,6 Prozent gefahren. Kommt das daher, daß Sie Ihren Export auf relativ viele kleine Märkte verteilt haben?*

Gyllenhammar: Das ist richtig, aber nicht die Erklärung. Wir haben häufig, wie auch im vergangenen Jahr, unsere Marktanteile vergrößert, wenn der

Werden technisch und stilistisch schnellstmöglich gleichgeschaltet: Volvo- (oben) und DAF-Autos.

Markt schlecht war. Und wir sind oft nicht mitgewachsen, wenn der Markt wuchs. Das heißt: Wir sind im Ausbau unserer Kapazität ziemlich konservativ.

?.: *Das Verteilen auf viele Exportmärkte hat sich als kluge Volvo-Strategie herausgestellt. Nun wollen Sie in Amerika eine Fabrik bauen, um Ihren derzeitigen Jahresabsatz von 50 000 bis 60 000 Autos in den USA zu erhöhen. Befürchten Sie nicht, dadurch in eine ähnlich verhängnisvolle Amerika-Abhängigkeit zu geraten, wie sie das Volkswagenwerk so sehr in Schwierigkeiten brachte?*

Gyllenhammar: VW und Volvo sind zwei sehr unterschiedliche Firmen. VW ist Massenproduzent und hatte immer das gesamte Volumen in kleinen Autos. Volvo ist eine sehr stark diversifizierte Firma mit vielen Produkten auf vielen Märkten. Der US-Markt ist der größte der Welt, und es ist wichtig, dort einen festen Platz mit einem kleinen Marktanteil zu haben. Wenn wir eine US-Fabrik mit dem Ziel bauen, in sechs oder sieben Jahren etwa 100 000 Volvo pro Jahr in den USA zu verkaufen, dann nicht zuletzt, um auch besseren Service und bessere Ersatzteilversorgung bieten zu können. Wir halten es für gefährlicher, eine Position im Markt ganz vorsichtig zu verteidigen, als den Markt anzugreifen.

?: *Werden Sie in den USA Autos bauen oder aus importierten Teilen montieren?*

Gyllenhammar: Das ist noch nicht entschieden, vielleicht wählen wir eine Kombination. In jedem Fall wollen wir den gesamten amerikanischen Markt von dieser Fabrik in Cheesapeak aus versorgen.

?: *Ist die US-Fabrikation für europäische Autohersteller der einzige Weg, um in den USA zu konkurrenzfähigem Preis mit Gewinn zu verkaufen?*

Gyllenhammar: Nein, aber ich halte es langfristig für eine gute Strategie, weil dieser Weg die Ersatzteilversorgung vereinfacht. Und es ist ökonomischer, Komponenten zum Bau von Autos in die USA zu verschiffen, als fertige Autos mit einer Menge Luft darin. Darüber hinaus resultiert aus einer Fabrik in Amerika auch die Überzeugung des US-Käufers, zuverlässiger mit Ersatzteilen versorgt zu werden und einen besseren Service geboten zu bekommen als bei importierten Automobilen.

?: *Volvo ist dabei, auch eine starke Freizeitgruppe aufzubauen. Läßt sich aus dieser Diversifikation nicht Ihr Zweifel an der Zukunft des Autos ablesen?*

Gyllenhammar: Auf keinen Fall. Wir erwarten nur ein starkes Anwachsen des Freizeitmarktes und nutzen die Gelegenheit. Aber alle unsere Freizeitartikel schlagen nur die Brücke zu den Vergnügen, die allein zu erleben sind, wenn man mit dem Auto aus der Stadt herausfährt.

LANCIA BETA COUPÉ

Alles begeistert an diesem Gran Tourismo,
der an beste italienische (LANCIA-)Traditionen anknüpft:
in seiner unnachahmlichen Linienführung, der traumhaft kompletten Ausstattung,
dem Flair eines Luxuswagens,
in seinen auch verwöhnte Fahrer überzeugenden Fahrleistungen.
Und zu aller Begeisterung noch eine Überraschung:
der ungewöhnlich hohe Gegenwert,
den man hier Mark für Mark geboten bekommt.
Das Lancia Coupé kostet: **DM 17.500,–**

(unverb. Preisempfehlung)

LANCIA Das wertvolle Automobil

Rallye-Markenweltmeister 1972 – 1974
Sieger der Rallye Monte Carlo 1972 – 1975

Ausführliche Informationen durch die Deutsche Lancia Vertrieb GmbH · 7100 Heilbronn · Salzstraße 140

Die wichtigste Verbindung zwischen Auto und Straße.

Firestone Cavallino S-1 Stahlgürtelreifen

● wirtschaftlich
● sicher
● komfortabel

Firestone

das entscheidende Stück Auto

Wenn Bonn spart

Verkehrsministerium:
weniger Geld für den Straßenbau.

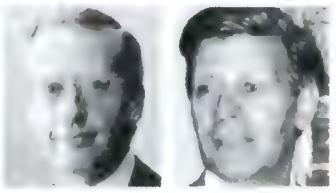
Seit sich Bundesverkehrsminister Kurt Gscheidle als Sparkommissar betätigt, blicken Straßenbauer, Bahnbedienstete und Gemeindeväter gleichermaßen besorgt in die Zukunft: Die Mittel für den Verkehr auf Straße und Schiene sollen nach Plänen des Ministers rigoros reduziert werden.

Besonders hart wird es die Autofahrer treffen, die sich in den nächsten Jahren mit einem deutlich geringeren Angebot an Neubaustrecken abfinden müssen. Während im ersten Fünfjahresplan (1971 bis 1975) noch 37 Prozent des gesamten Verkehrshaushalts für den Neu- und Ausbau der Straßen aufgewendet wurde, sind im zweiten Fünfjahresplan (1976 bis 1980) lediglich 27 Prozent dafür vorgesehen.

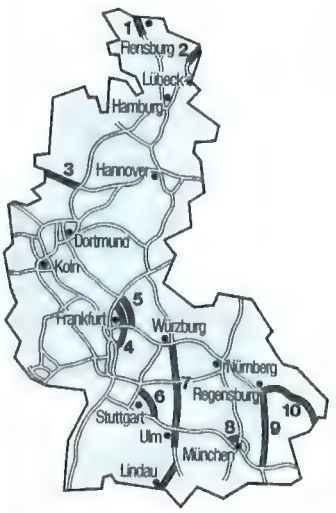
Die Folgen der drastischen Rotstiftaktion, die den Unwillen der betroffenen Bundesländer erregt: Wichtige Autobahn- und Bundesstraßen-Projekte müssen vermutlich zurückgestellt werden.

Welche Strecken betroffen sind, ist noch ungewiß. Der neue Fünfjahresplan muß zunächst mit den einzelnen Ländern im Detail erörtert werden. Gscheidle muß befürchten, daß kein Landespolitiker freiwillig auf fest eingeplante Neubaustrecken verzichten wird. Kritik am eingeschränkten Fernstraßenbau übte auch Bundeskanzler Helmut Schmidt, der negative Auswirkungen auf die Autoindustrie befürchtet.

Die endgültige Fassung des Fünfjahresplans hängt neben dem Einverständnis der Bundesländer auch vom Verkehrshaushalt der nächsten Jahre sowie vom Mineralölsteueraufkommen ab, das freilich stagniert: 1973 waren es 16,6 Milliarden Mark, 1974 rund 16 Milliarden Mark (Energiekrise), und für 1975 erwartet das Finanzministerium 17 Milliarden Mark an Mineralölsteuer.



Kritik an Gscheidle (links): Autobahn-Befürworter Schmidt.



Wichtige, durch das Bonner Sparprogramm gefährdete Autobahn-Projekte: Anschlußstrecke Schleswig–Grenze (1), Lübeck–Fehmarn (2), Osnabrück–Grenze (3), Ostumgehungen Frankfurt und Stuttgart (4, 5, 6), Würzburg–Lindau (7), Nordring München (8), Regensburg–Inntaldreieck (9), Regensburg–Passau (10).

Fest steht, daß Minister Gscheidle trotz gestiegener Personalkosten im lohnintensiven Baugewerbe für den Straßenbau der nächsten fünf Jahre insgesamt etwa 30 bis 32 Milliarden Mark vorgesehen hat – 29 Milliarden Mark aber waren bereits in der kostengünsti-

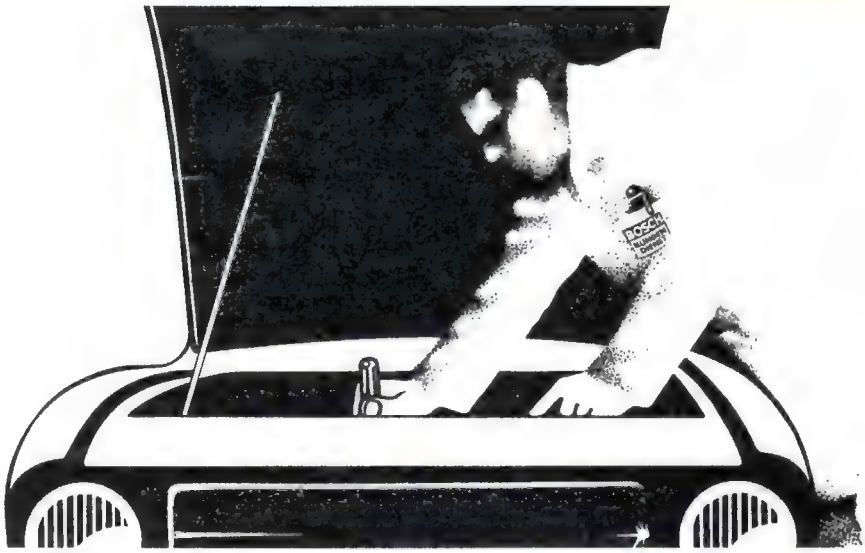
geren Zeit von 1971 bis 1975 dafür erforderlich.

Verkehrsminister Gscheidle („Wir müssen rationell und weniger aufwendig bauen, ohne dabei die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen") will angesichts karger Finanzlage auf neue Autobahnen und Bundesstraßen weitgehend verzichten und statt dessen den Ausbau vorhandener Strecken zügig vorantreiben. Allein dafür sind bis 1980 rund neun Milliarden Mark vorgesehen.

Auf verbindliche Vorplanung verzichtet der Bonner Sparminister künftig. Gscheidle betrachtet den Fünfjahresplan allenfalls als eine fünfjährige Orientierungshilfe und möchte durch eine jährliche Anpassung der Programm- und Finanzplanung auch kurzfristig wichtige Änderungen durchziehen. Mit anderen Worten: Was heute geplant wird, muß im Jahr darauf nicht mehr gelten.

Den eigentlichen Grund für das Dilemma im Straßenbau sehen Experten vor allem im Paragraphen 20 des Haushaltsgesetzes, mit dessen Hilfe seit 1973 die 50prozentige Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Straßenbau nach Belieben aufgehoben werden kann. Mußte vor 1973 noch die Hälfte (rund sieben Milliarden Mark im Jahre 1972) des Steueraufkommens für neue Straßen verwendet werden, so steht es den Bonnern dank des Paragraphen 20 frei, angestammtes Autofahrer-Geld auch anderweitig zu verwenden – beispielsweise zur Abdeckung der Bahn-Verluste oder zum Bau von innerdeutschen Wasserwegen. *RCS/UB.*

KD 775-1 BMZ



So sparen Sie Zeit, Geld und Nerven.

Die „7 Goldenen Regeln" der Kundendienste von Bosch.

1. Bei uns werden Fehler mit modernen Prüf- und Testgeräten gesucht. Das geht schneller und ist für Sie billiger.

2. Bei uns werden Defekte gezielt repariert – sonst nichts.

3. Bei uns wird nur dann ausgetauscht, wenn für Sie der Austausch billiger ist als die Reparatur. Oder wenn Sie es besonders eilig haben.

4. Wir haben Spezialisten, die Fehler schnell finden und beseitigen. Denn keiner kennt Bosch-Produkte besser als die Leute vom Bosch-Kundendienst.

5. Bei uns bekommen Sie auf Wunsch einen Kostenvoranschlag. Sie wissen vorher, was Sie nachher bezahlen.

6. Wir halten Termine – bei uns brauchen Sie nicht lange zu warten.

7. Bei uns bekommen Sie auf jede Instandsetzung eine Garantie. 6 Monate oder 10.000 km.

Bosch-Erzeugnisse sind schnell und einfach zu warten. Und wir sind die Spezialisten dafür.
Die Kundendienste von Bosch.

BOSCH DIENST

Preis – wert, führerschein-frei, umwelt-freundlich:

Unsere Sonderleistung: Chrysler 6 PS Special zum Ist-doch-nicht-möglich-Preis. Sprechen Sie gleich mit Ihrem Händler!

CHRYSLER Marine

Chrysler

meistert alle Klassen
von 3,6 bis 135 PS

Für Angler und Freizeit. Ideal geeignet für Ihr Schlauchboot. Auch für Segler interessant. Starker Zweizylinder mit großem Hubraum, wassergekühlt, volle Getriebeschaltung: 20 kg leicht! Es lohnt sich, dieses Sonderangebot zu prüfen. Chrysler-Qualität hält höchsten Ansprüchen stand. Mit dem attraktiven Sonderangebot ebenso wie dem weltweit bekannten, umfassenden Lieferprogramm. Ehe Sie sich entscheiden, machen Sie sich auf jeden Fall mit Chrysler vertraut. Fragen Sie Ihren Händler oder Chrysler Marine Deutschland GmbH.

Farbiger Gesamtkatalog Chrysler '75
Bitte anfordern bei
Chrysler Marine
Deutschland GmbH,
Abt. A 33,
5038 Rodenkirchen,
Postfach 1204

Name: _____

PLZ/Ort: _____

Straße: _____

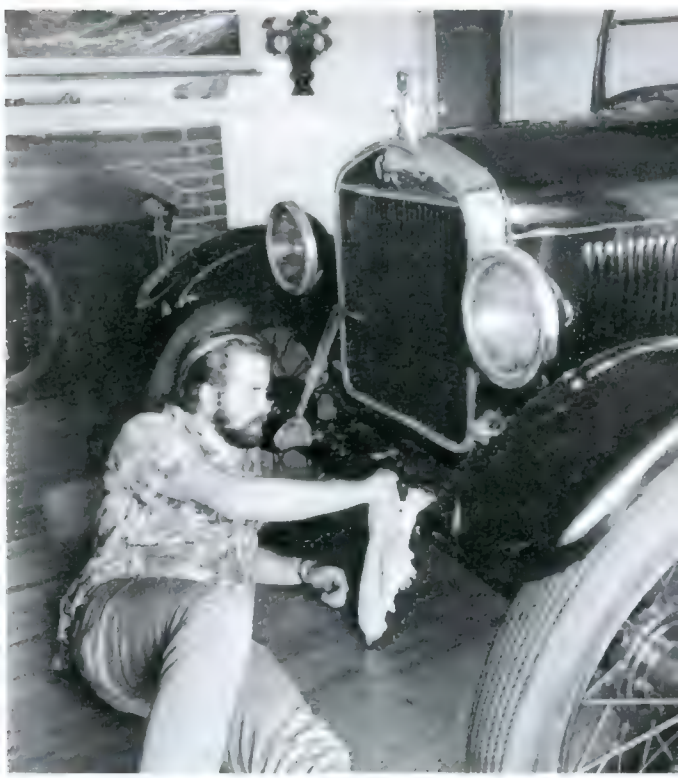
T-Stunde

In Kalifornien: Tin Lizzie als Wohnzimmerschmuck.

Manche Leute schmücken ihre Wohnungen mit alten Gemälden – James R. Hoskinson bevorzugt ein ausgewachsenes und ebenfalls nicht mehr gerade jugendliches Automobil: Neben dem offenen Kamin seines Bungalows in Santa Monica/Kalifornien steht einer jener Ford, die unter dem schlichten Namen T-Modell oder auch unter der liebevollen Bezeichnung „Tin Lizzie" (Blech-Liesel) weltbekannt wurden.

„Meine Nachbarn dachten, ich sei übergeschnappt", behauptet der 27jährige Familienvater, der den wohlgepflegten Vorgarten seines Hauses von einer Planierraupe einebnen lassen mußte, um den zweckentfremdeten Veteranen überhaupt an den ihm zugedachten Platz

Per Kran ins Wohnzimmer: Tin Lizzie



im Wohnzimmer bugsieren zu können.
Begeistert von dem schwarzglänzenden Wohnzimmerschmuck (Henry Ford I. hat einmal gesagt, man könne das T-Modell in jeder beliebigen Farbe kaufen – vorausgesetzt, sie sei schwarz) sind natürlich Hoskinsons Kinder Susan und James: „Wir finden Daddies Idee wunderbar." *G. L.*

Fotos: Bips

Gewinn das große Abenteuer: 30 Höhenflüge im Freiballon.

Mit dem neuen SCOTCH-Cassetten-Trio. Von 3M!

3M, der Cassetten-Spezialist für höhere Höhen und tiefere Tiefen, verlost 30 abenteuerlich-schöne Ballon-Flüge. 30 mal ein einmaliges Erlebnis. Der Höhen-Flug liegt nahe: Das neue SCOTCH-Cassetten-Trio: Dynarange, High Energy und Chrome in verbesserter Ausführung. Mit dem Feinst-Tonraster. Er wirkt wie ein Spitzenfarbfilm: Auch die zartesten Töne werden naturgetreu wiedergegeben.

Wer noch „höher" hinaus will: 3M hat das SCOTCH-Classic-Programm für die Freunde der Profi-Technik.

Mitmachen - Gewinnen - Hochfliegen!

Ihr Händler hat die Teilnahmekarten. Nichts wie hin!
Oder, Sie füllen diesen Coupon aus:

SCOTCH Cassetten von 3M! sind die einzigen der Welt mit P... T... R.....

Name: _____

Anschrift: _____

SCOTCH Cassetten und Bänder. Von 3M. Die einzigen der Welt mit Posi-Trak-Rückseitenschutz gegen Bandsalat.

Schicken Sie die Karte mit dem richtigen Lösungswort an 3M Deutschland GmbH, 404 Neuss 1, Postfach 777
Einsendeschluß: 15. 8. 1975 (Poststempel gilt) Nicht teilnehmen können Mitarbeiter von 3M und deren Angehörige.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Kampf der Kleinen

**Vergleichstest: Audi 50 LS gegen Autobianchi A 112 E, Fiat 127 S, Peugeot 104 C und Renault 5 TL.
Heft 8 und 9.**

Sie loben besonders das Fahrverhalten des Audi. Dabei aber vergessen Sie, daß man mit dem Autobianchi um einiges flotter fährt, bis man in Schwierigkeiten kommt. Bei gleichem Tempo wie der Audi ist er aber mindestens ebenso problemlos. Denn Sie selbst bezeichnen ja sein Fahrverhalten auch im Grenzbereich als harmlos.

Rudolf Schraml, Krems

Nach meiner Ansicht ist der Fiat 127 S doch etwas besser, als er von Ihnen dargestellt wurde. Ich fahre selbst dieses Modell und kann durchaus nicht sagen, daß der 127 S „inzwischen ein wenig langweilig aussieht". Ich finde, daß die Karosserieform gut gelungen ist.
Bei der Innenausstattung sind verschiedene Einrichtungen kritikwürdig. Die Instrumente hätte man besser von der Normalversion übernommen. Die Sitzentriegelung ist umständlich – bei meinem Wagen fehlte diese am Beifahrersitz von Anfang an. Den IV. Gang hätte man länger auslegen können. Die Schaltung, besonders der I. und der Rückwärtsgang, geben Anlaß zur Kritik. In diesen Punkten stimme ich Ihren Feststellungen zu.
Entgegen Ihrer Meinung halte ich die Sitze für gut. Das Gebläse gibt keinen Grund zur Beanstandung; die Luftklappen im Fußraum sind doch bestimmt leicht erreichbar und schmälern keineswegs den Bedienungskomfort.

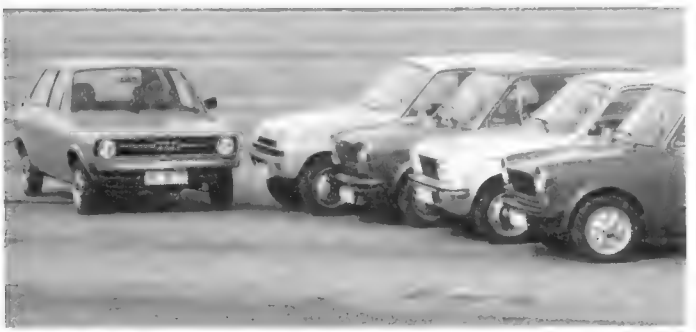
Paul Krumbach, Herzogenrath

Ich schlage vor, Ihre Zeitschrift in „audi motor und sport" umzubenennen.

Jochen Schlechtriem, Hennef

Daß der Audi 50 den Vergleichstest gewinnt, war für mich eigentlich schon bei dessen Ankündigung klar, daß er so überlegen gewinnt, kann ich fast nur mit der derzeitigen Krise beim Volkswagenwerk in Einklang bringen.

Peter Lang, Wien



Drei Nationen: Kleinwagen-Kampf

Schlußwertung: Daß der Audi 50 LS diesen Vergleichstest gewonnen hat, überrascht nicht besonders – denn die Tester sind Deutsche.

Gustav Mohr, Mühlhausen

In der Wertung „Karosserie" wird behauptet, der Renault 5 wirke wohlproportioniert und originell. Ich frage mich, was an diesem Auto wohlproportioniert, geschweige denn originell sein soll. Meiner Meinung nach müßte viel mehr „schwerfällig und hochbeinig" geschrieben stehen. Aber schließlich ist das lahme „Véhicel de la France" so oder so auf dem letzten Platz gelandet.

Daniel Lukowicz, Berlin

Platte Nase: R 5

Leider muß ich bei meinem Audi 50 LS in Bezug auf Verarbeitung einige Punkte beanstanden. Es kommt Feuchtigkeit durch beide Seitenfenster, die Türverkleidung ist immer feucht, außerdem klappert hinten etwas (nicht die Abdeckplatte). Der Werkstatt ist es bisher nicht gelungen, das häufige Ausgehen des Motors beim Anhalten an Ampeln zu beseitigen.

Friedrich Kretz, Gehrden

Ersparen Sie sich doch komplizierte Tests und verfahren einfach so: Deutsches Auto: sehr gut, ausländisches Auto: weniger gut, italienisches Auto: überhaupt nicht gut.

Rolf Roos, Köln

Mutmaßungen über Herrn K.

**Wer ist der Mann, der neun Millionen Autos gefährdet?
Heft 9, Seite 10.**

Als Benutzer eines Einspritzers (914) gehöre ich zu denen, die – dank Umweltschutz-Initiativen der Regierung – nicht wissen, wie sie zukünftig ihr Auto bewegen sollen.
Trotzdem muß ich Ihnen sagen: Ihr Artikel hat mich betroffen und beschämt. Lobbyismus ist durchaus legitim; diese schmutzige Art von Journalismus ist damit jedoch nicht zu rechtfertigen.

Volker Raschert, Berlin

In dem Artikel ist Herr Ministerialrat Dr. Arno Katin aus meinem Hause in erschreckender Art und Weise persönlich angegriffen und verunglimpft worden. Die Darstellungsweise des Artikels, die nach meiner Auffassung Vorurteile gegen Mitbürger jüdischer Herkunft geradezu provoziert, hat dazu geführt, daß der Beamte bereits in einer Zuschrift aus dem Leserkreis wegen seiner Religionszugehörigkeit in ungehöriger Weise beschimpft wurde.
Ich weise die Angriffe gegen den Beamten mit äußerstem Nachdruck zurück. Der Beamte hat als der zuständige Referent in meinem Hause in sachgerechter und pflichtgemäßer Erfüllung seiner dienstlichen Aufgaben an dem vom Deutschen Bundestag einstimmig verabschiedeten „Benzin-Blei-Gesetz" mitgewirkt. Er genießt mein volles Vertrauen.
Über die Art der Berichter-

Maihofer

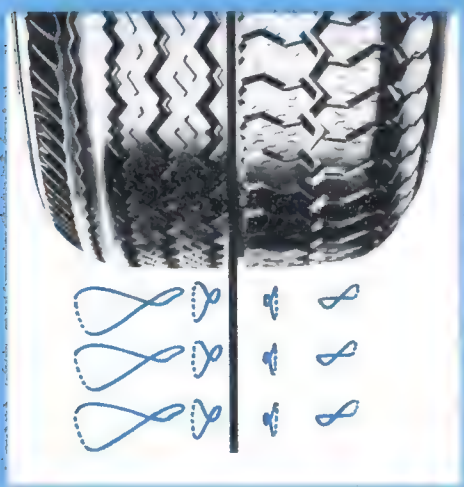
Machen Sie die Hysteresis-Probe! Bei Ihrem Reifenhändler

Metzeler Perfect läuft länger

Mikrostabilisierung ermöglicht Lauffläche mit höherer Hysteresis

Metzeler wendet eine neue Untersuchungsmethode an, bei der die Mikrogleitbewegungen des abrollenden Reifens in der Bodenkontaktzone sichtbar gemacht werden und daraufhin entscheidend reduziert und vergleichmäßigt werden konnten.

Die Verringerung der Mikrogleitbewegungen ermöglichte die Verwendung einer neuartigen Laufflächenmischung mit höherer Hysteresis (Rückpralldämpfung). Derartige Gummimischungen prallen beim Abrollen des Reifens nicht von der Straßenoberfläche zurück, sondern bleiben länger im Kontakt mit der Fahrbahn. Sie bauen mehr Kontaktstellen als üblich auf und behalten diese Berührungsflächen länger als üblich aufrecht. Allerdings haben derartige Gummimischungen mit ihren besseren Rutsch- und Bremswerten einen spezifisch höheren Abrieb.



Die Mikrostabilisierung der **Perfect**-Lauffläche schaffte jedoch die Voraussetzung für die Verwendung dieser neuen Mischung, da die Gleitbewegungen auf ein Minimum reduziert werden konnten. Erstmals ist es damit den Metzeler Technikern gelungen, hohe Rutschfestigkeit und gleichzeitig hohe Abriebfestigkeit bei einem Reifen zu erzielen – Eigenschaften, die sich bisher gegenseitig ausschlossen.

METZELER
Wegbereiter der Reifentechnik

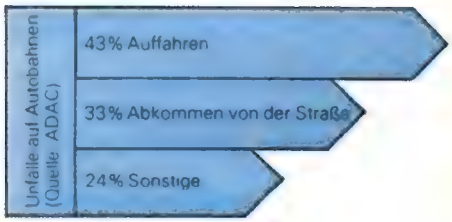
Ein perfekter Stahlgürtelreifen

Läuft länger

Der **Perfect** hat die Laufleistung bester, auf km-Leistung getrimmter Stahlgürtelreifen. Durch die bahnbrechende Mikrostabilisierung der Lauffläche ist es gelungen, hohe Rutschfestigkeit und gleichzeitig hohe Abriebfestigkeit zu erzielen.

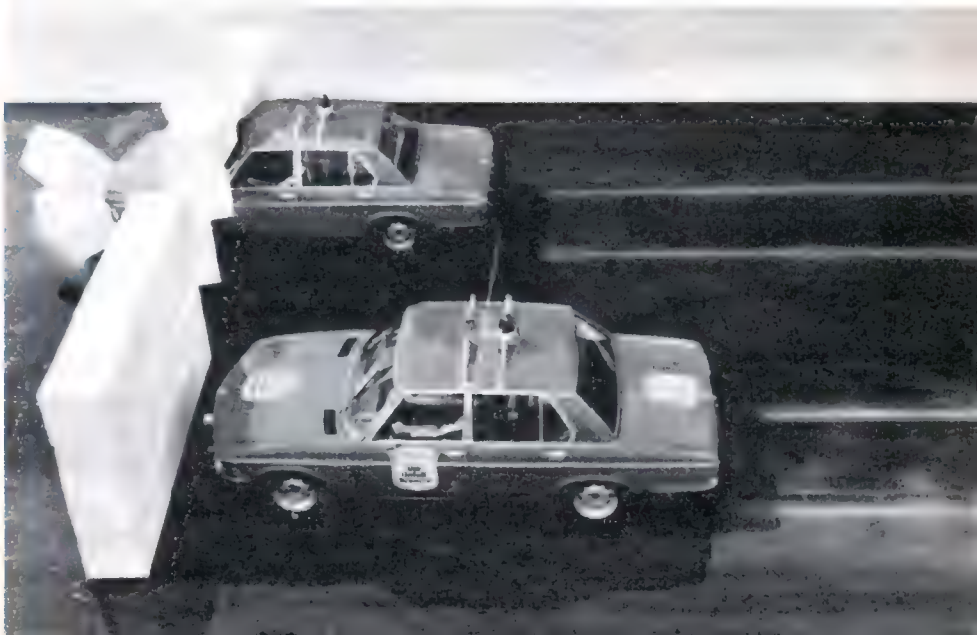
Hervorragende Sicherheitswerte

Die neuartige Laufflächenmischung des **Perfect** hat eine besonders hohe, weit über dem Durchschnitt liegende Hysteresis (Rückpralldämpfung). Dadurch wird die Bodenhaftung und Bremswirkung entscheidend verbessert.
Der **Perfect** hat einen bis zu 10% kürzeren Bremsweg und bis zu 6% höhere Sicherheitswerte in der Kurve.



Bestnote im mot-Test

Die Zeitschrift »mot-Autojournal« veröffentlichte in Heft 12/74 Werte aus einem neutralen Reifentest, den sie durchgeführt hat. 16 Stahlgürtelreifen der SR-Kategorie für Fahrzeuge bis 180 km/h wurden in einem umfangreichen Programm geprüft. Die Abrieblebensdauer des **Perfect** wurde mit der Bestnote 10 bewertet.



Leserbriefe

stattung bin ich tief besorgt. Ich bin sehr wohl für harte sachliche Auseinandersetzung über kontroverse Fachfragen. Was hier geschehen ist, hat damit jedoch nichts mehr zu tun.

Professor Dr. Werner Maihofer, Bundesinnenminister, Bonn

Ich habe mich fast geschämt, daß mir nach Lektüre Ihrer Background-Story und beim Nachdenken, was zur Verhinderung des geplanten Motorenmordes geschehen müßte, automatisch eine alte Nazi-Hetzparole einfiel: „Juden raus – Blei rein."

Kurt Webermeier, Bonn

Qualität aus dem Regal

Günstige Quellen für Austauschmotoren.
Heft 6, Seite 108.

Es war wirklich an der Zeit, daß Sie Ihre Leser auf diese Firmen aufmerksam gemacht haben.

Mit einem Motorschaden blieb ich auf der Autobahn München–Garmisch liegen und schleppte meinen 200 D zur nächsten DB-Werkstatt. Ich bestellte dort einen neuen Motor zu einem Preis von ca. 4500 Mark.

Stapellauf: Tauschmotoren

Aus einem Zufallsgespräch hörte ich von der Existenz der Firma Diesel-Feuer, München, rief dort an, und man konnte mir sofort helfen – aber um die Hälfte billiger. Nach vielem Hin und Her konnte ich mich vom DB-Vertrag loseisen und ließ mir von Diesel-Feuer einen neuen Motor einbauen. Dieser Firma kann ich nur Lob aussprechen, denn hier stimmte aber auch alles – vom Einbau bis zu den laufenden Wartungen.

Hans Peter Beckers, Mönchengladbach

Ein Jahr Richtgeschwindigkeit

Heft 9, Editorial.

Nun steht es also fest: „Die Richtgeschwindigkeit ist die richtige Maßnahme." Daß sie sich bewährt hat, beweisen ja letztlich die Zahlen aus der amtlichen Unfallstatistik. Beweisen sie es wirklich? Die Geschwindigkeit ist nur eine – allerdings wesentliche – Unfallkomponente unter anderen. Besser ausgebaute Straßen sowie der erfreulicherweise zunehmende Gebrauch von Sicherheitsgurten dürften die Unfallhäufigkeit und -schwere spürbar gemindert haben. Die Reserven auf diesem Gebiet sind noch lange nicht erschöpft. So würden Straßenmarkierungen, wie sie in Großbritannien üblich sind, das Unfallniveau beträchtlich nach unten drücken.

Empfehlung: Tempo 130

Globale Zahlenvergleiche, wie Herr Simoneit sie gebracht hat, sagen nicht viel mehr aus als nichts. Einerseits sind Vorjahresvergleiche nur bedingt in der Lage, die aktuelle Entwicklung zu beschreiben. Andererseits ist es letztlich unmöglich, die Unfallentwicklung exakt auf die einzelnen Unfallkomponenten „umzulegen".

Wilfried Losem, Montabaur

Autos von 15 000 bis 30 000 Mark

Ratschläge für Käufer.
Heft 6, Seite 102.

Wir lasen unter der Rubrik „Kundendienst" bei allen BMW-Modellen die Angabe: Ölwechsel/Inspektion alle 6 000/12 000 km. Hier ist das sonst doch so gut unterrichtete Fachblatt einer „Uraltinformation" aufgesessen. Schon seit dem 1. Januar 1974 betragen die Intervalle Ölservice/Inspektion 7 500/15 000 km.

Bandow, BMW-Presseabteilung, München

Klare Verhältnisse

Vergleich Heckscheibenwischer: Bessere Sicht nach hinten.

Bitte gestatten Sie uns, auf einen Übertragungsfehler hinzuweisen: Wir haben keinen Endverbraucherpreis festgelegt, wissen jedoch, daß unser Heckscheibenwischer-Set vom Fachhandel für etwa 78 Mark angeboten wird.

R. Schöning, Firma Hagen & Co., Krefeld

Test Ford Granada

Heft 7, Seite 56.

Von einer „unangenehmen, tiefen Sitzposition" konnte ich bis heute nichts merken. Allerdings weiß ich nicht, ob Sie oder Ihre Tester alle nicht größer als 160 cm sind?

Bernd Zimmermann, Königswinter

auto motor sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(verantwortlich für Testwagen)

Hannes Scholten
(Reporter)

Werner Schruf
(Technik, Zubehör)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera

Ständige Mitarbeiter:
Clauspeter Becker
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten:
Gordon Wilkins, London;
Jean Bernardet, Paris;
Bernard Cahier,
Evian-les-Bains;
Giovanni Conte Lurani,
Mailand; Gianni Rogliatti,
Turin; Karl Ludvigsen,
New York; Marc Madow,
Los Angeles.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42 –1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5 % MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

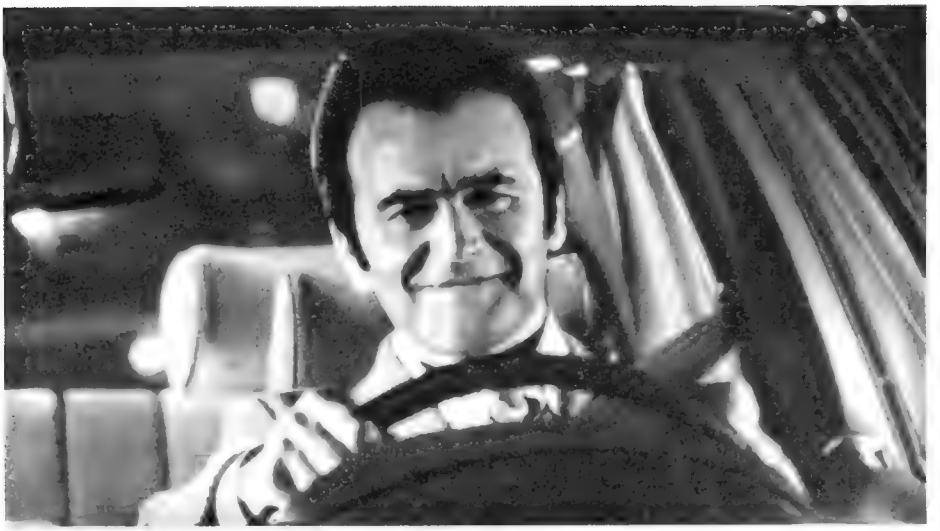
Postscheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 28. – Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibuskatalog", „mot autojournal", „auto-Katalog", „sport auto". Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

ivw

Beilagenhinweis: Eine Teilauflage der vorliegenden Ausgabe enthält Prospekte der Fa. HFL, Hamburg.



Blaupunkt Auto-Stereo: So wird Musik zum Klangerlebnis. Max Greger sagt Ihnen, warum.

Ihr Auto bietet beste Voraussetzungen, Stereo zu hören.
Der akustisch günstige Innenraum eines Autos eignet sich besonders gut für Stereo. Auto-Stereo-Anlagen haben die doppelte Ausgangsleistung: 2 x 5 Watt. Drei oder vier Lautsprecher sorgen für gleichmäßige Schallverteilung.

Alles zusammen macht Auto-Stereo zum besonderen Klangerlebnis – vollkommen wird es durch die hohe Tonqualität von Blaupunkt.

Blaupunkt: Das komplette Auto-Stereo-System aus einer Hand.
Bei Auto-Stereo ist es wichtig, daß alle Teile aufeinander und auf Ihren speziellen Wagentyp abgestimmt sind. Bei einer Blaupunkt Anlage ist alles von Blaupunkt.

Blaupunkt bietet das breiteste Auto-Stereo-Programm.
Mit sieben Auto-Stereo-Anlagen zwischen 290,– DM und 1 500,– DM bietet Blaupunkt für jeden individuellen Anspruch das passende Gerät.
Mit oder ohne Cassettenteil. Und mit weiteren Anschlußmöglichkeiten.*

Blaupunkt Auto-Stereo ist robust und zuverlässig.
291 strenge Tests im Werk gewährleisten die sprichwörtliche Robustheit und Zuverlässigkeit der Blaupunkt Auto-Stereo-Anlagen im täglichen Gebrauch. Und über 2 000 Kundendienststellen in aller Welt sind jederzeit für Sie da. Auto-Stereo-Vorführung, Beratung und Einbau beim Fachhandel.

Blaupunkt »Essen CR«

***An jedes Blaupunkt Autoradio läßt sich ein Blaupunkt Verkehrslotse ARI anschließen. Ausgezeichnet mit dem ADAC-Verkehrssicherheitspreis 1975.**

BLAUPUNKT

BOSCH Gruppe

Verkehrsteilnehmer lebten immer schon gefährlich!

Der „Fortschritt" gegenüber früher liegt darin, daß Sie sich heute vorsorglich schützen können —

durch Kraftfahrtversicherung

z. B. Haftpflichtschutz 1 Mio. DM pauschal bei 55 PS, Tarifgruppe M+L grün (50 % Schadenfreiheitsrabatt) **289,30 DM** *Jahresendpreis (einschl. Versicherungssteuer)*

oder Insassen-Unfallversicherung

Vorsorge ist nötig — für alle Fahrzeuginsassen! Bei Versicherungssummen von 20 000 / 40 000 DM z. B betragt der Jahresendpreis nur **50,40 DM** *(einschl. Versicherungssteuer) Bei 2 und mehr Insassen Erhöhung der Leistung um 50 %. Krankenhaustagegeld ab 3. Tag, wenn trotz Anlegens eines Sicherheitsgurtes eine Unfallverletzung Krankenhausaufenthalt notwendig machte.*

Und denken Sie daran: Vor Urlaubsantritt Kasko- und Reisegepäckversicherung abschließen!

Haftpflichtverband der Deutschen Industrie und Feuerschadenverband

Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit

3 Hannover,
Wedekindstraße 22—24, Ruf (0511) 62631

Wir sind auch erreichbar in: Berlin, Bielefeld, Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Frankfurt, Freiburg, Hamburg, Köln, Mainz, München, Münster, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart.

Es wird immer behauptet, unsere Branche sei nicht transparent. Nutzen Sie daher diese Möglichkeit – informieren Sie sich!

An den „Haftpflichtverband der Deutschen Industrie und Feuerschadenverband VaG."
Informieren Sie mich bitte über den Versicherungs-Beitrag

Pkw ☐ Kombi ☐ ____ PS, zugelassen in: _____
Deckungssumme 1 Mio. DM pauschal ☐ 2 Mio. DM pauschal ☐
Schadenfreiheits-Rabatt: ____ % Insassen-Unfallversicherung ☐
Kaskoversicherung ☐ Reisegepäckversicherung ☐
Meine Anschrift: _____

ZWA 5/75/3

Leserbriefe

Auch ohne Absenken der Wagenfront und Erhöhung der Vordersitze um 12 cm ist es mir gelungen eine „tadellose Sicht über Auto und Fahrbahn" zu haben. Außerdem sollte man doch nach einer gewissen Einfahrzeit wissen, wie breit und wie lang sein Fahrzeug ist! Die in „tiefen Schächten liegenden Instrumente" erschienen mir allerdings auch sehr übersichtlich, und sie waren auch blendfrei. Außerdem beruht Ihre „wohltuende Versachlichung" doch wohl weitgehend darauf, daß man die Instrumente aus Ihren „Schächten" herausgeholt hat.

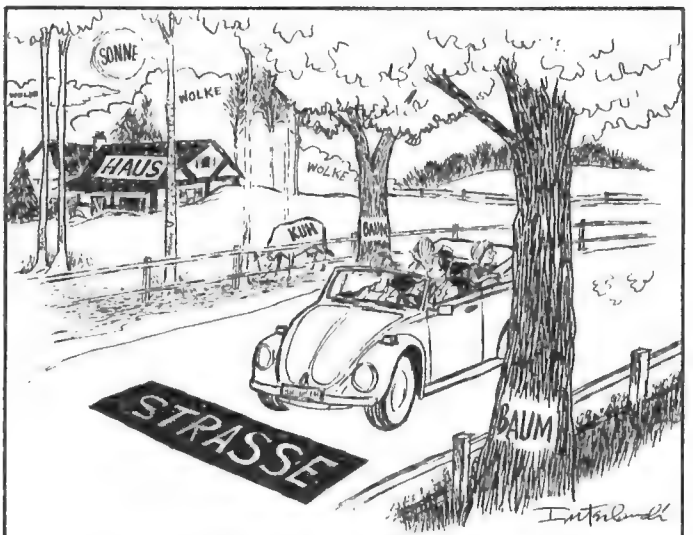
Bernd Zimmermann, Königswinter

Zu dem von der Bundesregierung geplanten Bleientzug bei Superbenzin kann man nur die Frage stellen: Will man damit die letzten Besucher (Fremdenverkehr) ausschalten? Es wird sich kaum ein Ausländer wegen eines Deutschland-Besuchs einen neuen Wagen kaufen.

Gerd Frey, Germering

Ihr Bericht über das Benzinbleigesetz hat mir jede Zuversicht geraubt, daß dieses Unglück durch rechtzeitig wie Sie in Ihrem Artikel erwähnen, Vernunft bewiesen, aber für Schwachsinnigkeiten dieser Art hat wohl niemand Verständnis.

Dieter Belkot, Berlin



„Das muß man sagen, Elisabeth: Unser neuer Gemeinderat tut wirklich viel für die Kinder."

Das Milliarden-Ding

Benzin-Blei-Gesetz: Gefahr für neun Millionen Motoren. Heft 6, Seite 16 und Briefe

Was Genscher und Genossen sich zum ersten Januar 1976 ausgedacht haben, dürfte meines Erachtens nicht ganz hinhauen. Denn ich kann mir nicht vorstellen, daß sich Millionen Autofahrer, Steuerzahler und Wähler dazu hinreißen lassen, ihre Motoren im Werte von 3000 bis 6000 Mark auf den Mist zu werfen. Der deutsche Autofahrer hat, von selbst einsichtig gewordene Maßgebende noch abgewendet werden könnte. Ich kann mir nicht vorstellen, daß sich die an akuter Stimmenschwindsucht leidende Koalition so ohne weiteres über eine größere Anzahl von Betroffenen hinwegsetzen kann. Andererseits dürfte es doch für die Opposition ein willkommener Anlaß sein, dadurch Punkte zu sammeln, daß sie sich gegen ein volkswirtschaftlich katastrophales Gesetz auflehnt.

Heiner Stumpp, Walheim

GGK

Wenn man sehen soll, dass Sie sich pflegen, müssen Sie beim Haar beginnen.

PANTEEN ist das einzige Haarwasser mit dem Vitamin-B-Wirkstoff Pantyl.
Und das sieht man daran:

Pantyl dringt in die Kopfhaut ein und bewirkt, dass sich keine lästigen Schuppen mehr bilden.

Das sieht gepflegter aus.

Pantyl dringt aber auch in das Innere jedes einzelnen Haares ein und bewirkt, dass Ihr Haar von innen stark und von aussen glänzend wird.

Das sieht besser aus.

Pantyl dringt aber auch in die Haarwurzel ein und bewirkt, dass Ihr Haar länger gesund und länger Ihr Haar bleibt.

Das sieht jugendlicher aus.

Und das alles zusammen wird gesehen. Auch von Frauen.

Das ist die Familienflasche PANTEEN. Viele Leute kaufen sie, weil sie besonders günstig ist.

Das ist die Normalflasche PANTEEN. Viele Leute kaufen sie, weil sie besonders handlich ist. (Auf Reisen, z.B.)

Nur Ihr Fachhändler kann Sie richtig beraten. Fragen Sie ihn!

PANTEEN

PANTEEN GMBH, 7889 Grenzach-Wyhlen

Wie sich der Regenreifen von Uniroyal an 192 Tagen im Jahr bezahlt macht.

Wenn der Regen fällt, steigen die Unfälle um 60%. Und weil das bei uns an 192 Tagen im Jahr so ist, sollten Sie sich für einen Reifen entscheiden, der das Risiko auf nasser Straße kleiner macht.

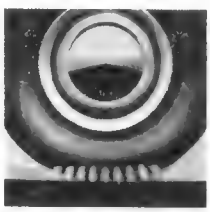
Warum Regen so gefährlich ist.

Bei Regen liegt ein Wasserfilm auf der Fahrbahn. Drückt der

Auf dem Versuchsgelände von Uniroyal: Aquaplaning-Test auf einer gefluteten Wasserdurchfahrt – wie auf Autobahnen, wenn es kritisch wird.

Reifen das Wasser nicht schnell genug weg, verliert er den Kontakt zum Boden. Er greift nicht mehr und schwimmt auf. Das ist das gefährliche Aquaplaning. Ihr Wagen gerät außer Kontrolle.

Ein Testreifen ohne Regenprofil. Der Reifen schwimmt auf. Aquaplaning.



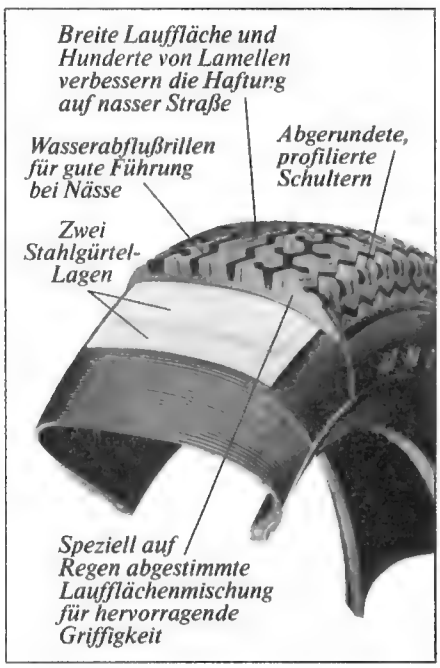
Der Regenreifen von Uniroyal. Das Wasser fließt aus dem Profil schnell ab. Der Kontakt zum Boden bleibt erhalten.

Vor Aquaplaning kann man sich vor allem schützen, indem man bei Regen vom Gas runtergeht. Aber auch, indem man einen speziellen Reifen aufzieht: den Regenreifen von Uniroyal.

Was der Regenreifen von Uniroyal mit dem Regen macht.

Kurz gesagt: er drückt ihn weg. Die breiten, tiefen Abflußrillen des Spezialprofils lassen das Wasser schnell ablaufen. Der Regenreifen tut das zuverlässig. Durch die zwei Stahlgürtel, die dem Profil Stabilität geben und es offenhalten.

Der Regenreifen ist für nasse Straßen entwickelt. Trotzdem sollten Sie dieses Sicherheits-Plus nicht voll ausnutzen. Damit Sie noch eine Reserve haben, wenn es wirklich einmal brenzlig wird.



UNIROYAL

Kein anderer heißt Regenreifen.

U 3/75

S=CH 8158

Treibwerk

Test Porsche turbo: Deutschlands schnellster Sportwagen.

Von Gert Hack

Porsche stellte den „turbo" als Spitzenmodell des Hauses im Oktober 1974 auf dem Pariser Salon vor. Zu einem Zeitpunkt also, als die gesamte deutsche Automobilindustrie, insbesondere aber die Zuffenhausener Sportwagenschmiede, noch stark unter den Folgen der Rezession litt. Zu einem Zeitpunkt auch, als kleine und sparsame Autos weit mehr im Mittelpunkt des Interesses standen als PS-starke Exklusivgefährte.

Hat also Porsche mit dem turbo aufs falsche Pferd gesetzt? Wäre es nicht besser gewesen, eine in Hubraum, Leistung und Ausstattung gestrippte Sparversion des 911 zu präsentieren? Wohl kaum. Denn die Zukunft und Existenzgrundlagen einer Sportwagenfabrik wie Porsche werden mehr durch technischen Vorsprung und Exklusivität gesichert als durch Sparangebote. Es liegt somit nahe, stückzahlbedingte Umsatzverluste wenigstens teilweise durch entsprechend teure Spitzenmodelle auszugleichen. So betrachtet ist der Schritt zum exklusiven Spitzen-Porsche nur logisch.

Das Entwicklungsziel war also für die Porsche-Techniker klar umrissen: Aufbauend auf dem Basistyp 911 sollte das Top-Modell in Ausstattung, Aussehen und Leistung ein solches Maß an Exklusivität gewinnen, daß es sich deutlich von der übrigen Modellpalette abhob und gleichzeitig die bislang noch vorhandene Lücke zu den Exoten italienischer Machart schloß. Dabei sollten der für Porsche-Autos übliche hohe Gebrauchswert und die Alltagstauglichkeit auf keinen Fall eingeschränkt werden.

Breite Kotflügel, walzenähnliche Reifen, ein großer Heckspoiler und der völlige Verzicht auf Chrom kennzeichnen das neue Spitzenmodell der Firma Porsche.

Fotos: Seufert

Funktioneller Luxus

Zweifellos hat Porsche mit dem turbo das angestrebte Ziel erreicht. Die walzenähnlichen Reifen, die überbreiten Kotflügel, der serienmäßige Frontspoiler, vor allem jedoch der ausladende Heckflügel sichern ihm ein ungewöhnliches Maß an Beachtung. An der Karosserie selbst ist kein Gramm Chrom zu finden, sogar Rückspiegel und Scheinwerferringe präsentieren sich in funktionellem Schwarz.

Auch bei der luxuriösen und überaus reichhaltigen Ausstattung steht das Bemühen um technische Perfektion und sinnvolle Funktionalität im Vorder-

grund. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage, heizbare Windschutzscheibe und Heckscheibenwischer zählen ebenso zur Serienausstattung, wie die elektrischen Fensterheber und ein Stereo-Radio (siehe auch Ausstattungstabelle).

Besondere Erwähnung verdient die automatische Heizungsregulierung, die dem turbo einen seiner Preisklasse angemessenen Heizkomfort garantiert. An gewohnter Stelle auf dem Rahmentunnel zwischen den Sitzen befindet sich der Heizungshebel, der allerdings nicht von Hand, sondern von einem elektrischen Stellmotor betätigt wird. Der Fahrer wählt lediglich mit einem daneben placierten Drehknopf die gewünschte Temperatur vor, der Rest geschieht automatisch durch einen im Wagendach installierten Temperaturfühler, der die entsprechenden Signale an den elektrischen Versteller für die Heizluftmenge weitergibt. Im Betrieb funktioniert die Sache überraschend gut, so daß das prinzipielle Problem dieser Heizungsart (starke Drehzahlabhängigkeit) erstmals zufriedenstellend gelöst wurde.

Im übrigen Interieur unterscheidet sich der turbo nicht von seinen preiswerteren Seriengeschwistern. Die Instrumentierung ist wie üblich bei Porsche reichhaltig und übersichtlich.

Exclusives Kraftwerk

Um in die Phalanx der italienischen Luxusmodelle einzubrechen, die entweder ihre Leistung aus eigenen, hochgezüchteten Edeltriebwerken schöpfen (Ferrari, Lamborghini, Maserati) oder die Arbeit einen profanen, aber starken Ami-V8 verrichten lassen, mußte Porsche auch auf der Motorseite einen Schritt weitergehen.

Da der Sechszylinder-Boxer als Saugmotor mit 3 Litern und 230 PS (im Carrera RS) sowohl von der Leistung als auch vom Hubraum her an der Grenze seiner Entwicklungsfähigkeit angelangt war, schied eine konventionelle Weiterentwicklung dieses Triebwerks von vornherein aus. Allein die Aufladung mittels Abgasturbolader versprach eine Realisierung jener Ziele, die man sich gesetzt hatte.

Tatsächlich hat Porsche mit dem Ladermotor des turbo zweierlei erreicht: einmal die gewünschte Leistungssteigerung und darüber hinaus ein hohes Maß an Prestige und technischer Exclusivität. Die Möglichkeit der Aufladung bot sich um so mehr an, als Porsche seit Jahren erfolgreich mit aufgeladenen 911-Motoren Rennsport betreibt und sicherlich die Firma ist, die auf dem Gebiet des Abgasladers die meiste Erfahrung besitzt.

Auch im turbo dient als Triebwerksbasis der bewährte Sechszylindermotor – hier allerdings mit 3 Litern Hubraum, der, wie schon beim Carrera-Motor, durch eine größere Zylinderbohrung erreicht wird. Für die richtige Gemischaufbereitung sorgt eine Bosch-K-Jetronic, deren Luftmengenmesser vor dem Verdichtereinlaß installiert ist. Eine kontaktlose HKZ (Hochspannungs-Kondensator-Zündung) verhindert auch im Bummelbetrieb ein Verrußen der Zündkerzen und garantiert außerdem ein exaktes Einhalten des Zündzeitpunkts.

Mit 6,5:1 scheint das Motor-Verdichtungsverhältnis recht niedrig gewählt zu sein. Trotzdem verlangt der turbo nach Super-Kraftstoff von mindestens 96 Oktan (ROZ). Denn für den Oktanzahlbedarf eines aufgeladenen Motors ist nicht allein das sich aus Brennraumgröße und Hubvolumen ergebende Verdichtungsverhältnis maßgebend, sondern zusätzlich der Grad der Vorverdichtung. Da im turbo-Motor die Luft mit einem Ladedruck von maximal 0,8 atü vorkomprimiert wird, ergibt sich ein theoretisches Gesamtverdichtungsverhältnis von ca. 11:1.

Der eigentliche Gag des Motors, der Abgasturbolader, bleibt den Blicken Neugieriger verborgen. Er wird erst sichtbar, wenn man den turbo von unten betrachtet. Dort sitzt das relativ kleine Aggregat am Schalldämpfer angeflanscht auf der linken Motorseite.

Die übrigen Modifikationen am Motor beschränken sich auf ein steiferes Alu-

Auf einen Blick

Exklusiver Sportwagen der obersten Preis- und Leistungsklasse. Ungewöhnlich reichhaltig und teuer ausgestattetes zweisitziges Coupé mit hervorragendem Image. Akzeptabler Federungskomfort bei insgesamt guten Fahreigenschaften. Sechszylindermotor mit Abgasturbolader und hohem technischem Prestige. Ausgezeichnete Leistung und hohe Laufkultur. Überragende Beschleunigungswerte, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h. Verbrauch den Fahrleistungen angemessen (20,9 L/100 km).

Die Ausstattung des turbo läßt keine Wünsche offen: Eine heizbare Frontscheibe, die automatische Heizungsregulierung und Lederausstattung sind serienmäßig.

Komfort und Platz für vier

Renault 15, Renault 17

RENAULT
Karosserie-Hohlraum-Schutz serienmäßig

Renault 15: die elegante Sportlimousine
4 Plätze. Geräumiger Kofferraum. Komfortausstattung. Tourenzähler. Beheizte Heckscheibe. Halogen-Fernlicht. Viergang-Getriebe, auf Wunsch Automatic-Getriebe. Vorderradantrieb. Gürtelreifen. Scheibenbremsen. Bremskraftverstärker. Renault 15 TL: 1,3 Liter-Motor, 60 PS, 150 km/h, Normverbrauch 8,3 l/100 km · Renault 15 TS: 1,6 Liter-Motor, 90 PS, 170 km/h, Normverbrauch 8,8 l/100 km.

Renault 17: das komfortable Sportcoupé
4 Plätze. Geräumiger Kofferraum. Sportausstattung. Mittelkonsole. Tourenzähler. Beheizte Heckscheibe. 4 Halogenscheinwerfer. Viergang-Getriebe, auf Wunsch Automatic-Getriebe. Vorderradantrieb. Gürtelreifen. Scheibenbremsen. Bremskraftverstärker. Renault 17 TL: 1,6 Liter-Motor, 90 PS, 170 km/h, Normverbrauch 8,8 l/100 km.

RENAULT

Unverbindliche Preisempfehlungen: Renault 15 TL: DM 11.850,– a.W. Renault 15 TS: DM 12.675,– a.W. Renault 17 TL: DM 13.900,– a.W.

minium-Gehäuse, ein schneller laufendes Kühlgebläse und eine größere Kupplung.

Daß eine größere Kupplung notwendig wurde hat seinen guten Grund. Denn mit 35 mkg (von 3000 bis 5000 U/min) verfügt der turbo-Motor über ein Drehmomentangebot, für das Saugmotoren üblicherweise über vier Liter Hubraum aufwenden müßten. Entsprechend bullig ist auch die Leistungscharakteristik: Schon bei der zivilen Drehzahl von 5500 U/min wird die Höchstleistung von 260 PS erreicht, und sogar im untersten Vollastbereich übertrifft der aufgeladene Motor sein aus der Atmosphäre saugendes Pendant (siehe Leistungsdiagramm).

Ausstattung

Zur Serienausstattung gehören:

- getönte Rundumverglasung
- elektrische Fensterheber
- zweistufig beheizbare Heckscheibe
- beheizbare Windschutzscheibe
- Heckscheibenwischer
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage
- Nebelscheinwerfer
- Ganzleder-Ausstattung
- automatische Heizungsregulierung
- Velours-Teppichboden
- Stereo-Kassettenradio mit vier Lautsprechern u. automatischer Antenne
- Halogenscheinwerfer
- Automatik-Sicherheitsgurte
- Leichtmetallfelgen
- Distandsanzeige
- Drehzahlmesser
- Innenbelüftete Scheibenbremsen
- Lederlenkrad

Allzu einfach war es freilich nicht, einen solchen Leistungsverlauf zu verwirklichen, galt es doch, den Abgasturbolader schon bei niedriger Drehzahl zur Arbeit zu zwingen. Der Porsche-Kunstgriff besteht darin, einen relativ kleinen Lader zu benutzen, der schon bei geringem Durchsatz – also auch im unteren Vollastbereich – anspricht. Ist der maximale Ladedruck erreicht, der sich übrigens schon bei 4000 U/min einstellt, wird die überschüssige Abgasmenge unter Umgehung der Turbine direkt in den Schalldämpfer geleitet.

Naturgemäß erforderte das deutlich höhere Leistungsangebot zum Teil wesentliche Modifikationen an Karosserie, Fahrwerk und Kraftübertragung. Die schon vom Carrera RS bekannten Front- und Heckspoiler verhindern den Auftrieb an Vorder- und Hinterachse, so daß bei hohen Geschwindigkeiten eine spürbare Verbesserung der Fahrstabilität eintritt. Die Vorderachskinematik wurde so geändert, daß nun ein Bremsnickausgleich (Antidive) vorhanden ist, der sich beim Fahren positiv bemerkbar macht. Die Hinterachse erhielt steifere Längslenker und ebenfalls eine geänderte Kinematik, die vom Renn-Carrera (RSR) stammt.

Auch in der Spurweite gibt sich der turbo deutlich breiter als das Normalmodell, was teils durch die üppig bemessenen Leichtmetallräder (vorn sieben, hinten acht Zoll), teils durch Distanzscheiben erreicht wird. Zusätzlich wurden Federung und Dämpfung (Bilstein) härter abgestimmt.

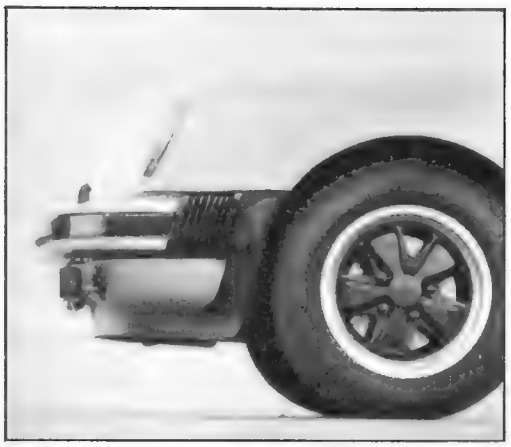
Für den turbo stehen außerdem zwei Bereifungsmöglichkeiten zur Wahl. Die Serienbereifung (vorn 185/70 VR 15, hinten 215/60 VR 15) erscheint angesichts der sonstigen Superlative dieses Autos eher zierlich, erweist sich jedoch im Alltagsbetrieb vor allem im Hinblick auf Aquaplaning und Lenkkräfte als sehr guter Kompromiß. Für Liebhaber hoher Querbeschleunigung offeriert Porsche (Aufpreis DM 800,–) ultraflache Pirelli-Gürtelreifen der 50er Serie (vorn 205/50 VR 15, hinten 225/50 VR 15), deren auffallende Ähnlichkeit mit Rennreifen nicht nur in der Optik begründet liegt – sie fahren sich auch so, ohne jedoch unkomfortabel zu sein.

Schließlich war auch das bisherige Getriebe von der enormen Kraft des Ladermotors überfordert, so daß für den turbo ein eigenes Vierganggetriebe entwickelt wurde. Alles in allem waren die Änderungen gegenüber der normalen Serie so tiefgreifend und umfangreich, daß Porsche den turbo aus der 911-Reihe herausnahm und als eigenständigen Typ „930" führt.

260 PS im Rücken

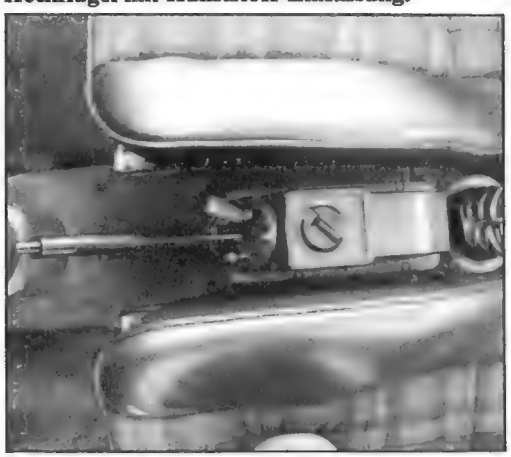
Daß der turbo kein verkapptes Rennauto ist, wird spätestens nach der er-

Der ausladende Heckspoiler sorgt nicht nur für beträchtliches Aufsehen, sondern vor allem auch für den nötigen Abtrieb. Die automatische Regulierung der Heizung bewährte sich in der Praxis überraschend gut.

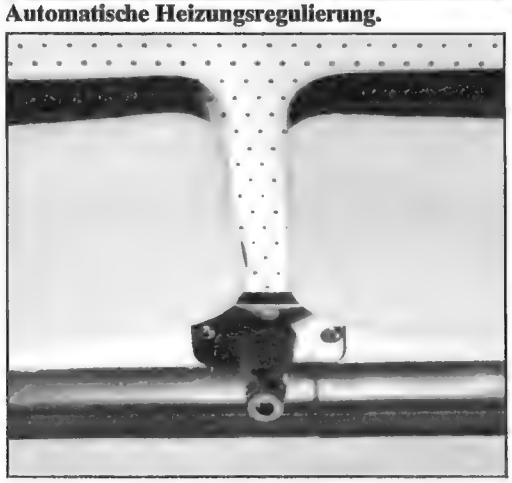


Spoiler unter der vorderen Stoßstange.

Heckflügel mit Kunststoff-Einfassung.



Automatische Heizungsregulierung.



Temperaturfühler für die Heizung.

Für ungetrübtes Licht sorgt die Scheinwerfer-Reinigungsanlage, die Wasser auf die Streuscheiben spritzt.

Serienmäßig rollt der turbo auf Gürtelreifen der Serie 60, doch werden auf Wunsch auch 50er-Pneus geliefert.

sten Betätigung des Zündschlüssels deutlich. Spontan nimmt das Kraftpaket im Heck die Arbeit auf und brummelt zufrieden und zuverlässig im Leerlauf vor sich hin, gleichgültig ob kalt oder warm gestartet wird. Auch ein kurzer Tritt aufs Gaspedal entlockt dem Auspuff nichts anderes als das Porsche-übliche Geräusch – nur etwas besser gedämpft. Ebenso einfach und problemlos fährt man los, rollt mit niedriger Drehzahl dahin und bummelt mit 2000 Umdrehungen oder weniger im IV. Gang, ohne daß der Motor dies übel nimmt. Keine Frage: Langsamfahren ist mit dem turbo nicht nur möglich, sondern macht sogar Spaß.

Der Spaß potenziert sich freilich, wenn eine freie Strecke in Sicht kommt und das Gaspedal voll durchgetreten wird. Was dann an Beschleunigung geboten wird, ist kaum anders als in einem Rennwagen. 80 km/h werden noch im I. Gang nach nur 3,6 Sekunden überschritten. Ein Atemzug länger, und schon muß bei über 140 km/h der III. Gang eingelegt werden, der den turbo mit scheinbar unverminderter Kraft in weniger als 20 Sekunden über die 200 km/h-Marke katapultiert.

Bis zu dieser Geschwindigkeit hat der

Der Abgasturbolader

Um die Leistung von Verbrennungsmotoren zu steigern, gibt es verschiedene Möglichkeiten. Die konventionellen Methoden, wie Füllungsverbesserung und Drehzahlerhöhung, sind bei Gebrauchsmotoren nur begrenzt anwendbar, zumal Abgasgesetzgebung und Bleireduzierung hier gewisse Schranken gesetzt haben. Auch eine Vergrößerung des Hubraums, in der Automobilindustrie oft praktiziert, ist nicht immer möglich oder sinnvoll – ganz abgesehen davon, daß auch einer Hubraumvergrößerung von der Wirtschaftlichkeit und vom Motorgewicht her Grenzen gesetzt sind.

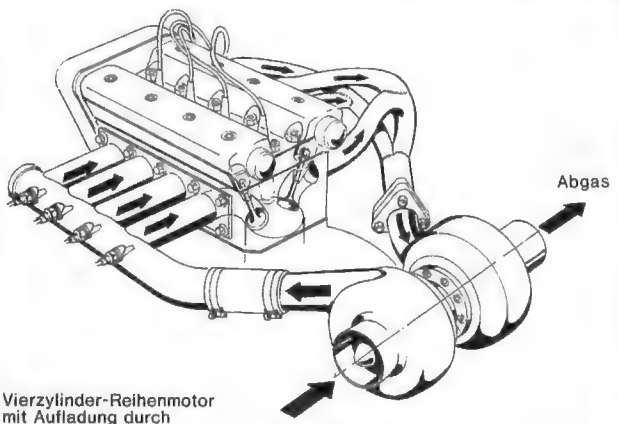
Unter diesen Gesichtspunkten gewinnt die Aufladung von Motoren, also die Vorverdichtung der Verbrennungsluft, zunehmend an Bedeutung. Mit Hilfe der Aufladung lassen sich nämlich problemlos hohe Literleistungen realisieren, ohne daß die sonst üblichen Nachteile, wie hohes Drehzahlniveau, schlechte Elastizität oder ungünstiges Abgasverhalten, in Kauf genommen werden müssen. Zudem wird das Motorgewicht durch die Ladeeinrichtung nur geringfügig erhöht, was von Vorteil ist.

Wesentlichen Anteil an dieser interessanten Entwicklung hat die Entdeckung des Abgasturboladers für den Ottomotor. Denn der elegante Weg der Aufladung unter Ausnutzung der Abgasenergie blieb lange Zeit nur Dieselmotoren vorbehalten. Dabei scheint gerade der Abgasturbolader, der die Ladeenergie durch thermodynamische Nutzung der Abgase praktisch gratis liefert, eine sehr geeignete Methode zu sein, auch die Leistung von Ottomotoren zu steigern. Im Rennsport wird von dieser Möglichkeit bereits seit längerer Zeit Gebrauch gemacht; es wurden dabei mit weniger Bauaufwand Literleistungen erzielt, die für Saugmotoren absolut undenkbar wären.

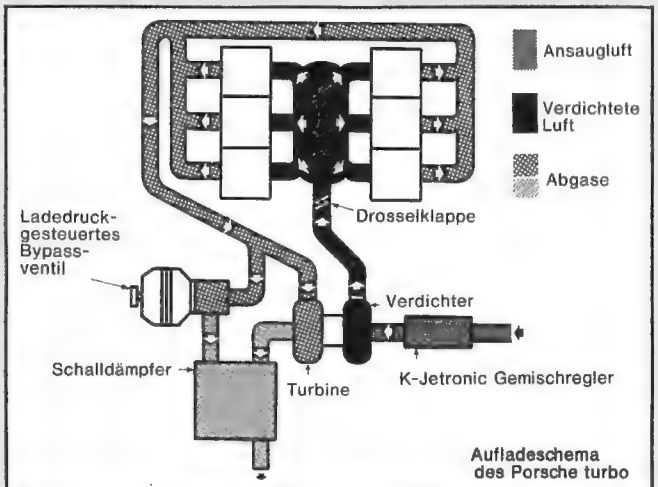
Die Arbeitsweise des Abgasturboladers ist sehr einfach: Die heißen, unter Druck stehenden Auspuffgase des Motors durchströmen eine kleine Turbine und treiben diese an. Auf gleicher Welle mit der Turbine rotiert eine Ladepumpe, von der die Verbrennungsluft des Motors angesaugt und vorverdichtet wird. Je nach Auslegung und Verwendungszweck sind Ladedrücke von 0,4 bis 3 atü möglich. Da Turbine und Lader mit sehr hoher Drehzahl (bis zu 100 000 U/min) laufen, baut das ganze Aggregat sehr klein und leicht. Wartungsprobleme gibt es keine, zur Schmierung der Turbinenwelle ist der Abgaslader an den Ölkreislauf des Motors angeschlossen.

Da der Abgasturbolader sowohl von den Abgasen als auch von der Ansaugluft des Motors durchströmt wird, ergibt sich noch ein angenehmer Nebeneffekt: Ansaug- und Auspuffgeräusche werden zusätzlich gedämpft.

Anfängliche Schwierigkeiten – wie die Steuerung des Ladedrucks, Ansprechzeit des Laders und die Gemischaufbereitung – konnten inzwischen zufriedenstellend gelöst werden. Erwähnenswert ist, daß gerade die Kombination Turbolader und Kraftstoffeinspritzung – möglichst mit Luftmengenmessung – eine wichtige Voraussetzung für die gute Funktion des Systems ist.



Vierzylinder-Reihenmotor mit Aufladung durch Abgasturbolader



Aufladeschema des Porsche turbo

DRUM ist frisch im Geschmack

DRUM
ein Halfzwarer,
der wirklich frisch
zu Ihnen kommt.

Doppelt verpackt–
frisch bis zum Öffnen.

In versiegelter
Polypackung.
Für 2,25 DM
eine Menge Spaß
zum Drehen.

turbo kaum einen Gegner zu fürchten, und auch darüber hinaus geht es zügig weiter, bis schließlich die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h bei der relativ niedrigen Drehzahl von rund 6000 U/min im IV. Gang erreicht wird.

Es ist jedoch nicht schiere Beschleunigung allein, die fasziniert, sondern mehr noch die Art und Weise, wie sie geboten wird. Ähnlich einem Schubtriebwerk vermittelt der turbo-Motor eine völlig neue Dimension der Kraftentfaltung, die im wesentlichen auf sein breites nutzbares Drehzahlband zurückzuführen ist. Besonders beeindruckend dabei ist, daß all dies überraschend leise und unerhört kultiviert vonstatten geht.

Ursache für die geringe Geräuschentwicklung ist in erster Linie der Abgasturbolader, der Ansaug- wie Auspufflärm gleichermaßen gut dämpft. Neuartige Tür- und Fensterrahmendichtungen sorgen zudem dafür, daß auch die Windgeräusche wirksam unterdrückt werden.

Den charakteristischen Mangel abgasgeladener Motoren, das verzögerte Ansprechen aufs Gasgeben, hat Porsche auf ein Minimum reduziert. Er wird

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 95 x 70,4 mm, Hubraum 2992 ccm, Verdichtungsverhältnis 6,5 : 1, Leistung 260 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 86,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 35 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 12,9 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 2400 U/min) 5,6 m/s, 8fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Kette, Luftkühlung mit Gebläse, Trockensumpfschmierung, durch Thermostat geregelte Ölkühlung, Bosch K-Jetronic-Benzineinspritzung, Abgas-Turbolader KKK Typ 3 LDZ, Ladedruck 0,8 atü, 80 Liter-Benzintank im Bug, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,25 (9,50), II. 1,3043 (5,507), III. 0,8929 (3,770), IV. 0,6563 (2,771), Achsantrieb 4,222.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfer, vorn und hinten Drehstabfedern und Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreis-Bremsanlage, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse (Trommel) auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetallräder vorn 7 J x 15, hinten 8 J x 15, Gürtelreifen Pirelli CN 36 SM vorn 185/70 VR 15, hinten 215/60 VR 15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2272 mm, Spur 1432/1501 mm, Außenmaße 4291 x 1775 x 1320 mm, Innenbreite vorn 1330 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 925 mm, Sitztiefe vorn 530 mm.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1210 kg (davon Vorderachse 480 kg, Hinterachse 730 kg, Gewichtsverteilung 39,7 : 60,3), zulässiges Gesamtgewicht 1470 kg, Zuladung 260 kg, Personenindexzahl 3,1, Leistungsgewicht vollgetankt 4,7 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 5,3 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	250,0 km/h
(entsprechende Drehzahl 6000 U/min)	
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	1,8 s
0 bis 60 km/h	2,6 s
0 bis 80 km/h	3,6 s
0 bis 100 km/h	5,2 s
0 bis 120 km/h	7,0 s
0 bis 140 km/h	8,8 s
0 bis 160 km/h	11,8 s
0 bis 180 km/h	15,0 s
0 bis 200 km/h	19,8 s
1 km mit stehendem Start	24,4 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	5,2 s
40 bis 80 km/h	11,1 s
40 bis 100 km/h	16,6 s
40 bis 120 km/h	21,2 s
40 bis 140 km/h	25,3 s
40 bis 160 km/h	29,5 s
40 bis 180 km/h	34,0 s
40 bis 200 km/h	38,3 s
1 km ab 40 km/h	34,1 s
Geschwindigkeitsbereiche	
I. Gang	bis 82 km/h
II. Gang	10 bis 142 km/h
III. Gang	19 bis 207 km/h
IV. Gang	32 bis 283 km/h*

*theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	56 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	80 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	83 Phon (dBA)
Bei 220 km/h	85 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

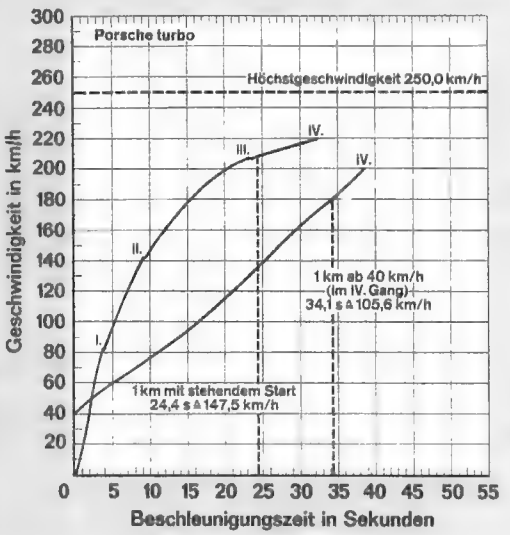
Autobahn Schnitt ca. 160 km/h	22,3 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	17,6 L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 90 km/h	19,5 L/100 km
Landstraße Schnitt ca. 75 km/h	17,2 L/100 km
Testverbrauch	20,9 L/100 km

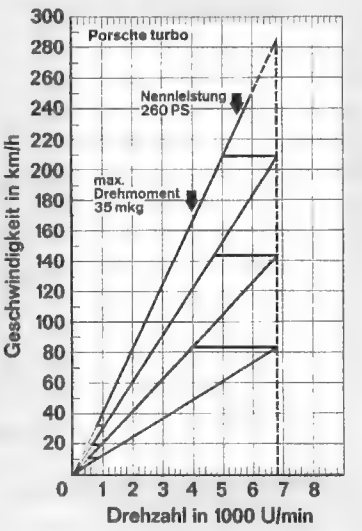
WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 20 000 km

RICHTPREIS

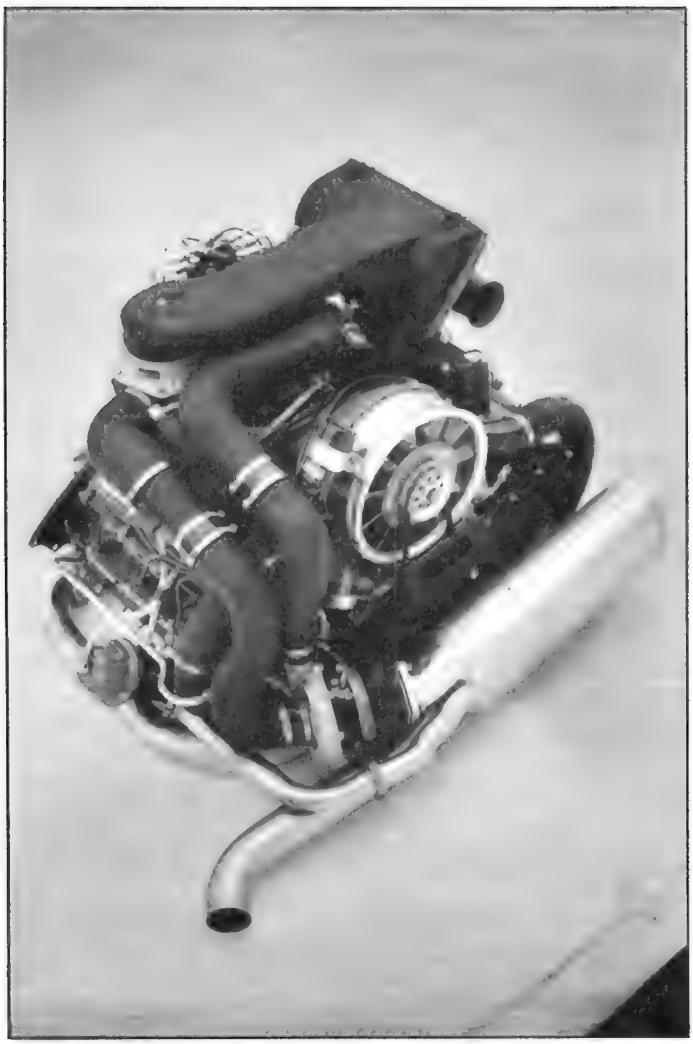
Coupé: DM 65 800,–. Hersteller: Porsche AG, 7 Stuttgart, Porschestr. 42.

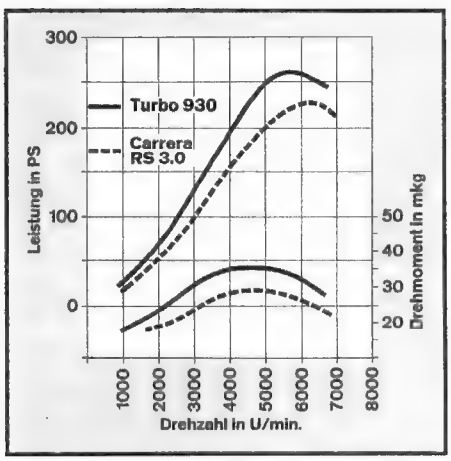




lediglich beim Lastwechsel in Kurvenfahrt oder beim Beschleunigen aus niedriger Teillastdrehzahl spürbar und ist nach kurzer Gewöhnung gut einzukalkulieren. Kurvenfahrt mit kontinuierlichem Drift ist freilich kaum möglich, so daß im turbo die „Mark Donohue"-Fahrweise bevorzugt wird: langsam in die Kurve hineinfahren und dafür früh mit Vollgas herausbeschleunigen. Daß der turbo seine Leistung dank hoher Achsbelastung und breiter Reifen sehr gut auf den Boden bringt, kommt dieser Fahrweise nur entgegen.

Im Eigenlenkverhalten ist der turbo leicht untersteuernd ausgelegt, was so lange gilt, wie mit Vortrieb durch die





Als Kraftpaket von nur 207 kg hat der turbo-Motor ein konkurrenzlos niedriges Leistungsgewicht von knapp 0,8 kg/PS. Die Vollastkurven für Leistung und Drehmoment zeigen deutlich die Überlegenheit des aufgeladenen Motors gegenüber dem 3 Liter-Saugmotor des Carrera RS.

Bosch zum Thema sichere Urlaubsreise:

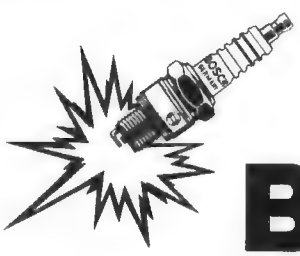
Vor dem Urlaub Zündkerzen-Wechsel.

Steile Paßstrecken und Kolonnenfahren belasten den Motor.

Auf der Urlaubsreise wird Ihr Motor hart belastet. Beim Schnellverkehr auf der Autobahn. Bei steilen Paßfahrten und starkem Gefälle. Und beim Kolonnenfahren in glühender Hitze.

Sorgen Sie dafür, daß Ihr Motor für diese Strapazen gut gerüstet ist. Mit neuen temperatur-elastischen Zündkerzen von Bosch: Sie passen sich den wechselnden Betriebstemperaturen elastisch an und garantieren auch bei härtester Dauerbelastung eine zuverlässige Zündung.

Bosch-Zündkerzen – damit Sie gut in den Urlaub kommen. Und gut wieder nach Hause.



KE 175 BMZ

BOSCH

Kurven gefahren wird. Nimmt man hingegen bei schneller Kurvenfahrt Gas weg, stellt sich Übersteuern ein, das mit Gegenlenken korrigiert werden muß. Hierfür ist eine gewisse Gewöhnung notwendig, wobei allerdings berücksichtigt werden sollte, daß der turbo Querbeschleunigungswerte erreicht, die weit über dem liegen, was heutzutage Norm ist. Trotzdem, wer die Möglichkeiten dieses Fahrwerks ausnutzen will, muß letztlich auch überdurchschnittliches Fahrkönnen mitbringen.

Große Aufmerksamkeit ist auch dann vonnöten, wenn es gilt, die überdurchschnittlich hohen Geschwindigkeiten wieder auf das Maß des normalen Straßenverkehrs zu reduzieren. Allzuleicht wird die eigene Geschwindigkeit unterschätzt und damit die Länge der Bremswege.

Geschont wird die Bremse im turbo ohnehin nicht, dazu steht viel zuviel Leistung zur Verfügung. Es wäre daher durchaus zu begrüßen, wenn Porsche die ursprünglich geplanten Lochbremsscheiben tatsächlich in die Serie nehmen oder zumindest für eine bessere Belüftung der vorderen Bremsanlage sorgen würde.

Daß der turbo von der Ausstattung und vom Fahrgeräusch her der komfortabelste Porsche ist, wurde schon gesagt. Dies trifft freilich für den Federungskomfort nicht zu, der aufgrund der strafferen Feder- und Stoßdämpferauslegung deutlich schlechter ist als bei den übrigen Modellen. Dennoch ist die Federung in ihrem Gesamteindruck keineswegs unangenehm.

Ohne Frage hat Porsche mit dem turbo in Laufkultur und Leistung neue Maßstäbe gesetzt, und die technische Leistung, die der turbo verkörpert, spricht nicht nur für Porsche, sie spricht für den deutschen Automobilbau und für das leistungsfähige Auto schlechthin. Es wäre schade, wenn Krisen, gesetzliche Auflagen oder anderweitige Beschränkungen solche Entwicklungen in Zukunft verhindern würden. Denn der gute Ruf der deutschen Industrieprodukte im Ausland wird vom hochwertigen Automobil entscheidend mitgetragen. Mit dem turbo hat die Firma Porsche hierzu einen Beitrag geleistet, der nicht unterschätzt werden darf.

Zum Vergleich	Porsche turbo	Porsche Carrera	Ferrari 308 GT 4	De Tomaso Pantera GTS	Lamborghini Jarama 400 GT
Hubraum ccm	2992	2687	2926	5763	3929
Leistung PS/U/min	260/5500	210/6300	236/6600	285/5000	350/7500
Testverbr. L/100 km	20,9	16,9	19,6	20,5	19,8
Preis DM	65 800,–	44 230,–	47 985,–	49 200,–	64 600,–
Beschleunigung in s					
0– 60	2,6	3,0	3,1	3,1	3,7
0– 80	3,6	4,4	4,8	4,4	5,2
0–100	5,2	6,1	6,8	6,7	6,9
0–120	7,0	8,6	9,3	8,8	9,0
0–140	8,8	11,2	12,2	11,8	12,0
0–160	11,8	15,2	16,4	15,3	15,5
0–180	15,0	19,9	21,8	20,3	19,8
0–200	19,8	27,3	28,5	26,2	26,6
1 km mit stehendem Start	24,4	26,2	26,7	26,4	26,4
Höchstgeschwindigkeit km/h	250,0	238,4	248,3	250,0	249,2

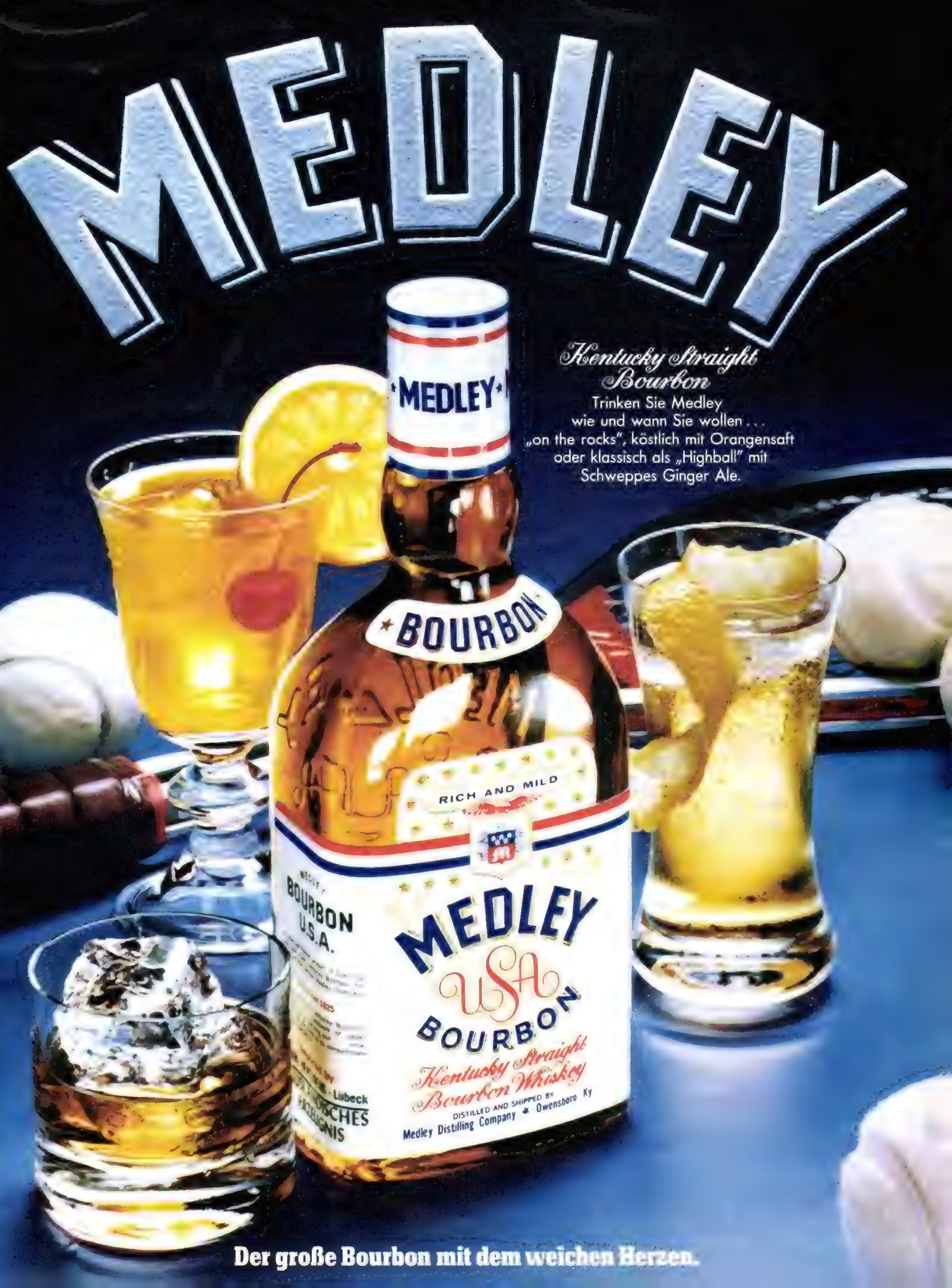
auto motor sport

Test-zeugnis

Porsche turbo

Bewertung:
1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

PRÜFPUNKT	Bewertung
● AUSSTATTUNG Exclusive und außergewöhnlich reichhaltige Serienausstattung (u. a. elektrische Fensterheber, Stereo-Radio, Heckscheibenwischer). Gut funktionierende, automatisch regulierte Heizung.	1
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Funktionelle und praktische Anordnung aller Schalter und Hebel. Reichhaltige, übersichtliche Instrumentierung. Pedalkräfte für Kupplung und Bremse etwas zu hoch, Schaltung nicht sehr leichtgängig. Direkte präzise Lenkung, nicht ganz stoßfrei. Gute Handlichkeit.	2
● FAHRSICHERHEIT Befriedigende Richtungsstabilität, jedoch spürbare Windempfindlichkeit bei hohen Geschwindigkeiten. Sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich bei leicht untersteuerndem Eigenlenkverhalten, im Grenzbereich jedoch kritisch. Gute Wintereigenschaften.	3
● KAROSSERIE Geräumige, zweisitzige Karosserie mit sehr guter Verarbeitung. Geringer Luftwiderstand, überdurchschnittlich hoher Prestigewert. Mäßige Übersichtlichkeit (Kotflügelverbreiterungen), ausreichender Kofferraum.	2
● KOMFORT Befriedigender Federungskomfort, sehr gute Sitze mit ausreichendem Seitenhalt. Auch bei hoher Geschwindigkeit niedriges Innengeräusch.	2
● LEISTUNG Extrem gute Beschleunigungswerte durch ausgezeichnetes Leistungsgewicht. Ungewöhnlich gute Elastizität, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h.	1
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Aufgeladener Sechszylinder mit guter Laufkultur und hoher Literleistung. Sehr hohes Drehmoment. Trotz niedriger Nenndrehzahl große Drehfähigkeit. Gut abgestuftes Vierganggetriebe mit exakter, jedoch nicht sehr leichtgängiger Schaltung.	2


MEDLEY
Kentucky Straight Bourbon
Trinken Sie Medley wie und wann Sie wollen . . . „on the rocks", köstlich mit Orangensaft oder klassisch als „Highball" mit Schweppes Ginger Ale.
MEDLEY
BOURBON
RICH AND MILD
BOURBON U.S.A.
MEDLEY USA BOURBON
Kentucky Straight Bourbon Whiskey
DISTILLED AND SHIPPED BY
Medley Distilling Company ★ Owensboro Ky
Der große Bourbon mit dem weichen Herzen.

Nachrichten aus der Technik

Der Größte

Ein von General Motors in Kanada gebauter 20 Meter langer Kipper ist mit einem 3300 PS starken Triebwerk einer Diesellokomotive ausgerüstet und bringt das beachtliche Gewicht von 231 Tonnen auf die Waage. Die maximale Nutzlast beträgt 217 Tonnen. Die Ladefläche des Nutzfahrzeugs ist so groß, daß fünf Mittelklassewagen darauf Platz finden.

Die passenden Reifen für das Ungetüm stammen von Goodyear und verfügen über

einen Durchmesser von 3,35 Metern. Jeder einzelne Reifen enthält 935 kg Nylon-cord, soviel wie 550 Pkw-Reifen. Ein Pneu wiegt 3,2 Tonnen, so daß allein die Bereifung des Lastwagens 32 Tonnen des Gesamtgewichts ausmacht.

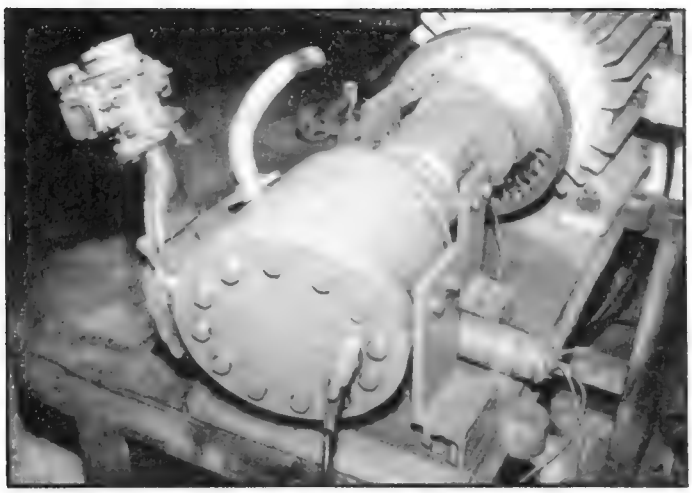
Rückruf bei Honda

Honda bittet alle Besitzer der Motorrad-Modelle CB 250 G mit einer Fahrgestell-Nummer der Serie 6000002 bis 6018462 und 6500001 bis 6505928 sowie der CB 360 mit einer Fahrgestell-Nummer der Serie 1000002 bis 1093961 und 2000001 bis 2040557 ihre Händler aufzusuchen. Es besteht Grund zur Annahme, daß die Steuerkettenspannung bei diesen Modellen nicht richtig eingestellt wurde und daß die Steuerkette mit dem Gleitschienenhalter Kontakt bekommt. Dies könnte ein Reißen der Steuerkette zur Folge haben und einen größeren Motorschaden nach sich ziehen.

Neuer Kreiskolbenmotor

Als mit dem Wankelmotor die Möglichkeiten rotierender Kolben bekannt wurden, kam eine Welle ähnlicher Erfindungen auf Firmen und Patentämter in aller Welt zu. Nichts davon konnte allerdings auch nur die geringste Bedeutung gewinnen.

Nach langer Zeit erfinderischer Ruhe auf diesem Gebiet stellt sich nun ein interessantes, aber ganz andersartiges Rotationssystem vor: ein Kugelkolbenmotor. In einem halbkugelförmigen Raum (1) kreist ein kugelartiger Kolben (2) mit einem dachfirstartigen Abschluß-



Neues Rotationskolbensystem: Kugelkolbenmotor

Arthur Westrups

Fragestunde

Arthur Westrup, Buchautor und Herausgeber des Informationsdienstes „auto-press", befragte Durchschnittsautofahrer über autotechnische Begriffe.

Heute: Was ist der Unterschied zwischen Normal- und Superkraftstoff?

„Superbenzin hat eine höhere Oktanzahl als Normalbenzin. Die chemische Zusammensetzung kenne ich nicht. Super muß man fahren, wenn man einen höher verdichtenden Motor hat, Sportwagen oder so was. Wenn man die falsche Sorte fährt, dann klingelt der Motor."

Erwin M., 34, Gerätewart

„Der Unterschied zwischen Normal und Super ist ungefähr so wie zwischen Weinbrand und Cognac. Normalbenzin ist nicht so konzentriert, das Superbenzin braucht der Motor in reinerer Form. Ich vermute, daß Super wahrscheinlich mehr Alkohol hat wegen der Gasentwicklung."

Hildegard S., 52, Sportlehrerin

„Ich fahre einen Automatik, da braucht man natürlich Super. Der Unterschied? Normal ist billiger."

Karl Sch., 36, Buchhalter

„Super hat eine höhere Oktanzahl. Und wenn der Motor höher verdichtet ist, dann braucht er Super. Super ist in der Herstellung teurer und hat einen höheren Bleigehalt."

Gerhard S., 31, Technischer Angestellter

„Ich fahre Super, weil das einfach ein besseres Benzin ist, das ist ein anderes Gemisch als Normal, glaube ich, kein Bleigehalt und so. Ich tanke halt immer Super, und wenn ich mal Normal nehme, dann schimpft mein Mann."

Bärbel K., 28, Hausfrau

„Normales Benzin ist dikker, und Super ist viel besser gereinigt."

Bernd H., 8, Jungschüler

„Im Super sind bessere Zutaten drin, es ist höher gecrackt. Wenn man mit einem Normalfahrzeug Super fährt, dann hat man einen niedrigeren Verbrauch, es ist mehr drin, und der Wagen läuft ruhiger."

Alfred B., 42, Tankstellenbesitzer

Und hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:

„Der Hauptunterschied zwischen einem Super-Ottokraftstoff und einem Normal-Ottokraftstoff besteht in der Klopffestigkeit. Während für den Superkraftstoff die Forderung nach einer ROZ (Research-Oktanzahl) von mindestens 97,5 und einer MOZ (Motor-Oktanzahl) von mindestens 87,0 erfüllt sein muß, ist für Normalbenzin nur eine ROZ von mindestens 91,0 und eine MOZ von 82,0 erforderlich.
Die bessere Klopffestigkeit der Superkraftstoffe erlaubt den Motorenherstellern die Anwendung eines höheren Verdichtungsverhältnisses bei Super-beanspruchenden Motoren. Daraus resultiert eine Leistungssteigerung bei gleichem Hubraum sowie ein geringerer Kraftstoffverbrauch."

4 von 10 BMW Käufern besaßen vorher ein anderes Fabrikat.

Vernunft siegt eben doch.

Wir haben die Statistik nicht befragt, wer von den vier Motorradfreunden es schließlich satt hatte, die Kette zu schmieren.

Wer so spät auf den Unterschied zwischen Prospekt-Höchstgeschwindigkeit und Praxistempo kam.

Wer seiner Partnerin zuliebe die Holzbank gegen eine komfortable Sitzgelegenheit tauschte. Wer nicht länger auf das Ersatzteil warten mochte.

Wer sich vom Jugendschwarm des heißen, röhrenden Feuerstuhls freimachen konnte. Und wer gesehen hat, daß Autos auf zwei Rädern keine Zukunft verheißen.

Wir fragen nicht.
Wir begrüßen Sie in der wachsenden Familie.

BMW. Die schönste Form, irgendwohin zu fahren.

BMW – Freude am Fahren

BMW R 90S 49,3kW(67PS) · BMW R 90/6 44,2kW(60PS)
BMW R 75/6 36,8kW(50PS) · BMW R 60/6 29,5kW(40PS)

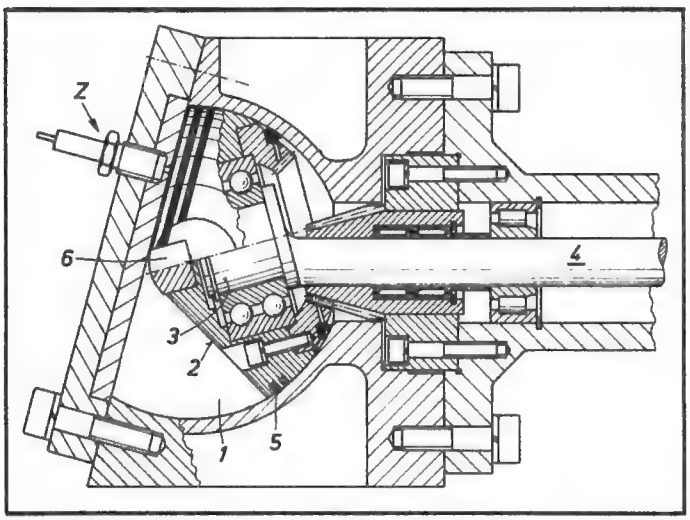
Nachrichten aus der Technik

profil. Die kreisende Bewegung wird durch einen in diesem Kolben gelagerten Exzenter (3) erzwungen. Weiterhin ist im Kolben eine kegelige Innenverzahnung vorhanden, die mit einem fest mit dem Gehäuse verbundenen Kegelrad kämmt. Durch diese Steuerung wird ein Drehzahlverhältnis von Kolben zur Exzenterwelle (4) von 1 : 2 erreicht.

Durch die schräge Anordnung des Exzenters im Kolben wird dieser zu einer kreisenden, räumlichen Bewegung veranlaßt. Dabei entstehen fortlaufend zwei Kammern veränderlicher Größe, die Voraussetzung für den Ablauf eines arbeitsabgebenden Verbrennungsprozesses, hier freilich nach einem Zweitaktverfahren. Ein- und Auslaßöffnungen werden vom Kolben überfahren und somit von diesem gesteuert. An der Stelle der höchsten Verdichtung sitzt die Zündkerze (Z).

Soweit erscheint diese Erfindung von überzeugender Einfachheit. Doch wurden 1 : 2 übersetzte Rotationskolbensysteme, in anderer Form, schon verschiedentlich untersucht. Das Problem bestand stets in einer wirksamen Steuerung von Frisch- und Altgas. Diese Klippe soll hier durch das Vorschalten eines Ladegebläses umgangen werden, das zur Abgasspülung und Füllungsverbesserung dient.

Das Erfinder-Team — Herbert Pflüger und Peter Greiner — hat inzwischen mit einem Versuchsmotor erste Erfahrungen gesammelt. Die bisher erzielte höchste Leistung wird mit 40 PS bei 5000 U/min angegeben. Die Größe der beiden Kammern beträgt 1200 ccm, der Durchmesser des Kugelkolbens 160 mm. Zur Aufladung wird ein Roots-Gebläse verwendet, für einen neuen Versuchsmotor ist ein Abgas-Turbolader vorgesehen.



Schnitt durch das Gehäuse des Kugelkolbenmotors.

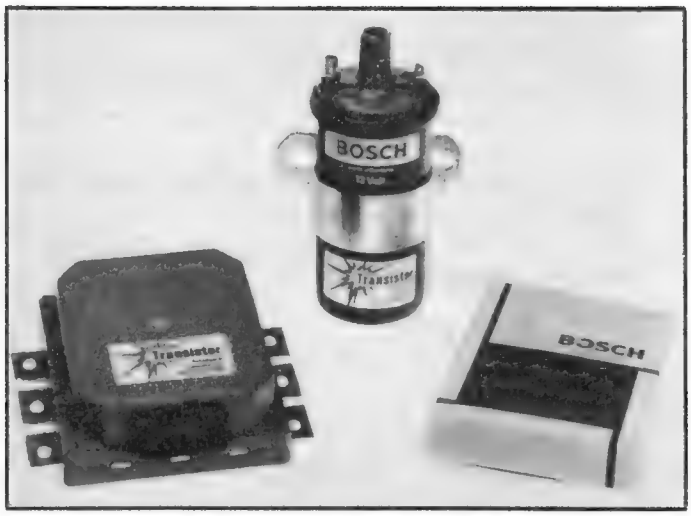
Zur Abdichtung dienen Kolbenringe (5) in der Kugelfläche des Kolbens und eine Dichtleiste (6) im „Dachfirst" des Kolbens. Zur Schmierung der Dichtteile muß dem Kraftstoff ein Ölzusatz zugemischt werden, doch genügt ein wesentlich kleinerer Anteil, als er sonst bei Zweitaktmotoren üblich ist.

Die Patentanmeldung ist inzwischen erfolgt, so daß erste Kontakte mit verschiedenen interessierten Firmen aufgenommen werden konnten. Das System läßt sich auch als Vakuum- oder Förderpumpe verwenden.

Transistor-Zündung

Die Firma Robert Bosch hat eine neue Transistor-Zündung für Autos mit 12-Volt-Zündanlagen entwickelt, die zur besseren Ausnutzung des Kraftstoffs und gleichzeitig für sauberes Abgas sorgen soll.

Die Transistorzündung eignet sich für alle Vier- und Sechszylinder-Motoren und garantiert eine hohe Zündspannung über den gesamten Drehzahlbereich. Beim Anlassen des Motors wird zur Erhöhung der Zündspannung ein Teil des Leistungsvorwiderstandes überbrückt, so daß beim Anlaßvorgang eine Zündspannung von etwa 20 000 Volt zur Verfügung steht. Die Anlage kann nachträglich in alle Fahrzeuge mit 12-Volt-Bordnetz eingebaut werden.



20 000 Volt Zündspannung: Bosch Transistoranlage.

Dieselmotor für VW

Für den neuen Lasttransporter, der das Nutzfahrzeug-Angebot von VW im Bereich von 1,25 bis 1,75 Tonnen Nutzlast erweitert, wird ab Herbst ein Perkins-Dieselaggregat lieferbar sein. Der Vierzylinder-Reihenmotor verfügt bei 2,7 Liter Hubraum über eine Leistung von 65 PS bei 3600 U/min und ein maximales Drehmoment von 15,2 mkg bei 2000 U/min.

Perkins-Dieselmotor mit 2,7 l Hubraum und 65 PS.

Ab Herbst mit Dieselmotor lieferbar: VW Lasttransporter.

Blaupunkt Auto-Stereo: So wird Musik zum Klangerlebnis. Max Greger sagt Ihnen, warum.

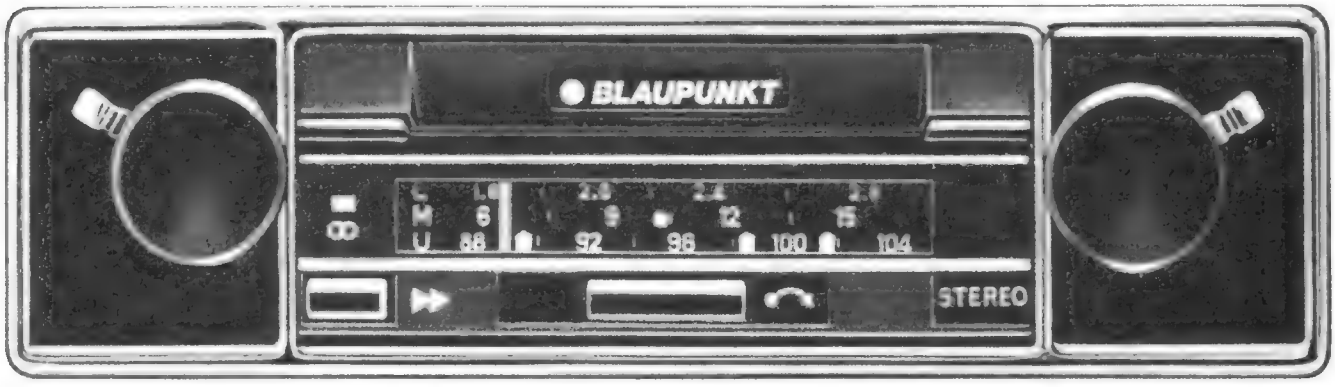
Ihr Auto bietet beste Voraussetzungen, Stereo zu hören.
Der akustisch günstige Innenraum eines Autos eignet sich besonders gut für Stereo. Auto-Stereo-Anlagen haben die doppelte Ausgangsleistung: 2 x 5 Watt. Drei oder vier Lautsprecher sorgen für gleichmäßige Schallverteilung.

Alles zusammen macht Auto-Stereo zum besonderen Klangerlebnis – vollkommen wird es durch die hohe Tonqualität von Blaupunkt.

Blaupunkt: Das komplette Auto-Stereo-System aus einer Hand.
Bei Auto-Stereo ist es wichtig, daß alle Teile aufeinander und auf Ihren speziellen Wagentyp abgestimmt sind. Bei einer Blaupunkt Anlage ist alles von Blaupunkt. Und von so hervorragender Qualität wie z. B. die bekannten Blaupunkt Lautsprecher.

Blaupunkt bietet das breiteste Auto-Stereo-Programm.
Mit sieben Auto-Stereo-Anlagen zwischen 290,– DM und 1 500,– DM bietet Blaupunkt für jeden individuellen Anspruch das passende Gerät. Mit oder ohne Cassettenteil.

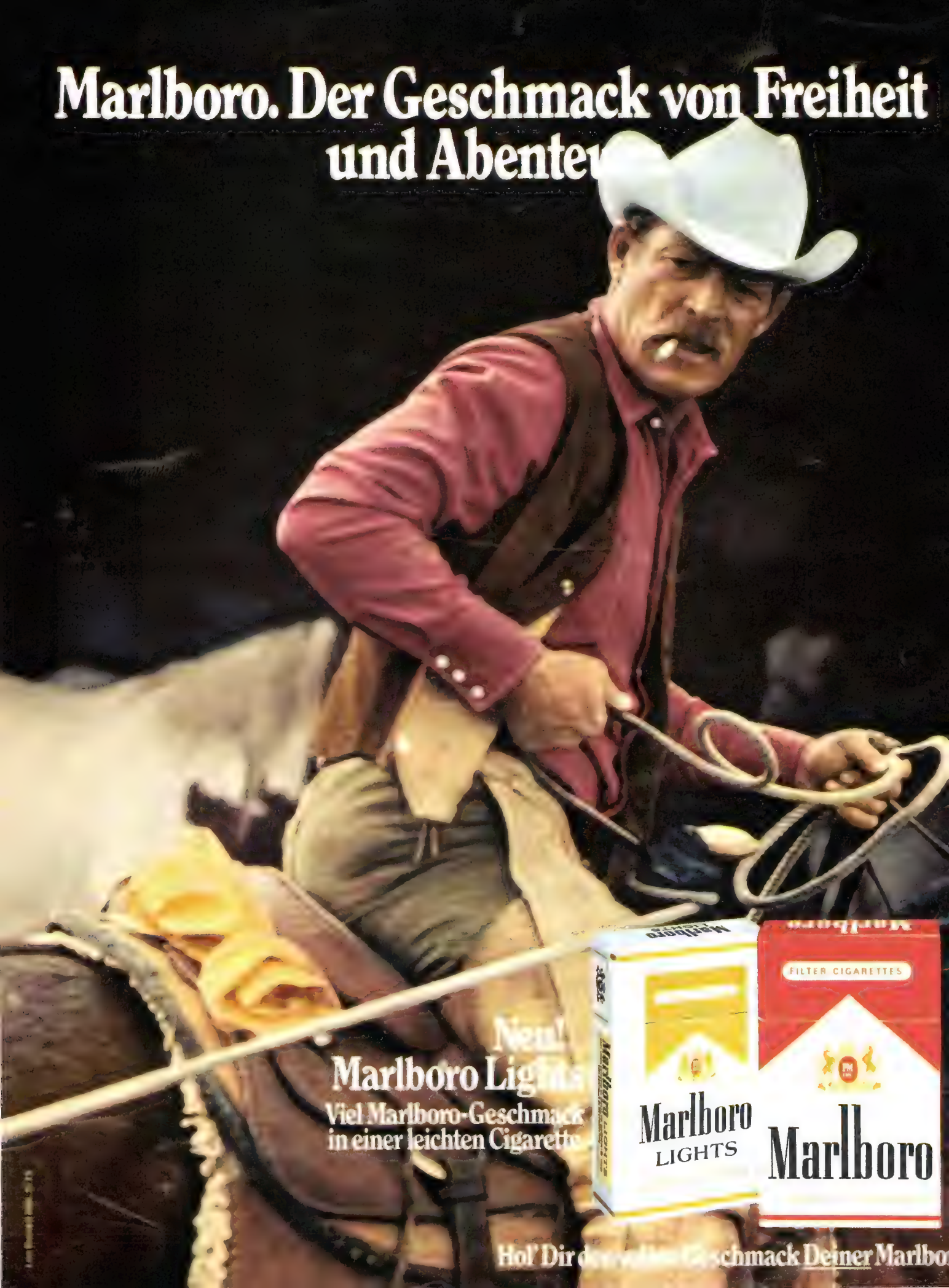
Blaupunkt Auto-Stereo ist robust und zuverlässig.
291 strenge Tests im Werk gewährleisten die sprichwörtliche Robustheit und Zuverlässigkeit der Blaupunkt Auto-Stereo-Anlagen im täglichen Gebrauch. Und über 2 000 Kundendienststellen in aller Welt sind jederzeit für Sie da. Auto-Stereo-Vorführung, Beratung und Einbau beim Fachhandel.



Blaupunkt »Essen CR«

BLAUPUNKT

BOSCH Gruppe


Marlboro. Der Geschmack von Freiheit
und Abente
Neu!
Marlboro Lig
Viel Marlboro-Geschmack
in einer leichten Cigaret
FILTER CIGARETTES
Marlboro
LIGHTS
Marlboro
Hol' Dir d
schmack Deiner Marlbo

Vor 20 Jahren

auto motor und sport in Heft 11/1955.

Der Fiat 600 ist zweifellos die größte automobilistische Sensation des Modelljahres 1955. Es gibt kaum ein anderes Auto, mit dem man so schnell und sicher durch die belebtesten Großstadtstraßen fahren kann. Er ist ganze 3,21 Meter lang, besitzt einen unglaublich kleinen Wendekreis von nur 8,7 Metern und hat mit 19 PS eine ausreichende Motorleistung, die den Testwagen 101 km/h schnell machte.

Sensation des Jahres: Fiat 600.

Eine Überraschung ist, daß nun auch Fiat zum Heckmotor übergegangen ist. Dabei ist diese Konzeption für einen Kleinwagen, bei dem Raum- und Gewichtsersparnis im Vordergrund stehen, eine logische Konsequenz. Dieser Heckmotor ist wie der ganze Wagen eine Neukonstruktion. Es ist ein überquadratisch ausgelegter Reihen-Vierzylinder mit 633 ccm Hubraum und stoßstangengesteuerten hängenden Ventilen. Im Gegensatz zum sehr lauten Getriebe benimmt sich der Motor kultiviert und wird erst im oberen Drehzahlbereich ziemlich laut.

Test Fiat 600

Zuerst sah beim Großen Preis von Europa in Monte Carlo alles nach einem überwältigenden Mercedes-Sieg aus: Fangio und Moss setzten sich sofort nach dem Start an die Spitze und vergrößerten den Abstand zum Verfolgerfeld ständig. Die Mercedes waren auf diesem Stadtkurs auch den beiden Lancia-Fahrern Ascari und Castelloti so überlegen, daß das Rennen geradezu an Spannung verlor.

Aber dann greift Moss seinen Stallgefährten Fangio an, wobei der Eindruck entsteht, als könnte Moss mit Leichtigkeit das Tempo von Fangio halten. Aus der 50. Runde kommt der Engländer plötzlich allein zurück. Fangio hat seinen Mercedes mit unbekanntem Schaden am Bahnhof von Monte Carlo abstellen müssen. Und dann fährt auch Moss, der inzwischen einen Eineinhalb-Minuten-Vorsprung vor dem an zweiter Stelle liegenden Ascari hatte, mit qualmendem Motor an die Boxen und steigt aus.

Während Rennleiter Neubauer gerade das Siegesessen abbestellt, fehlt plötzlich der nun führende Ascari. Er ist an der Schikane ins Schleudern gekommen. hat mit seinem Lancia die

Sturz ins Mittelmeer: Ascari.

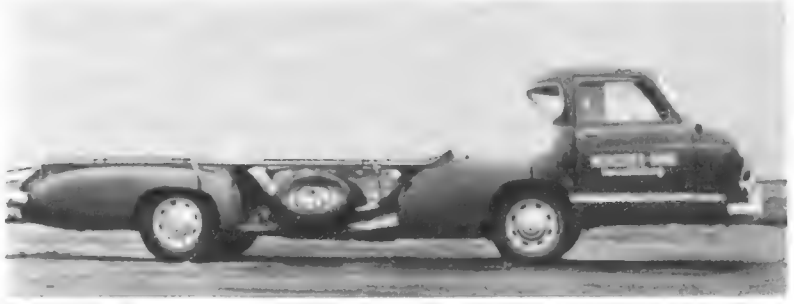
Balustrade durchbrochen und ist mit sich überschlagendem Wagen ins Mittelmeer gestürzt.

Sieger wird schließlich Trintignant auf Ferrari, an den zuvor niemand gedacht hat, weil er so unauffällig im Mittelfeld fuhr.

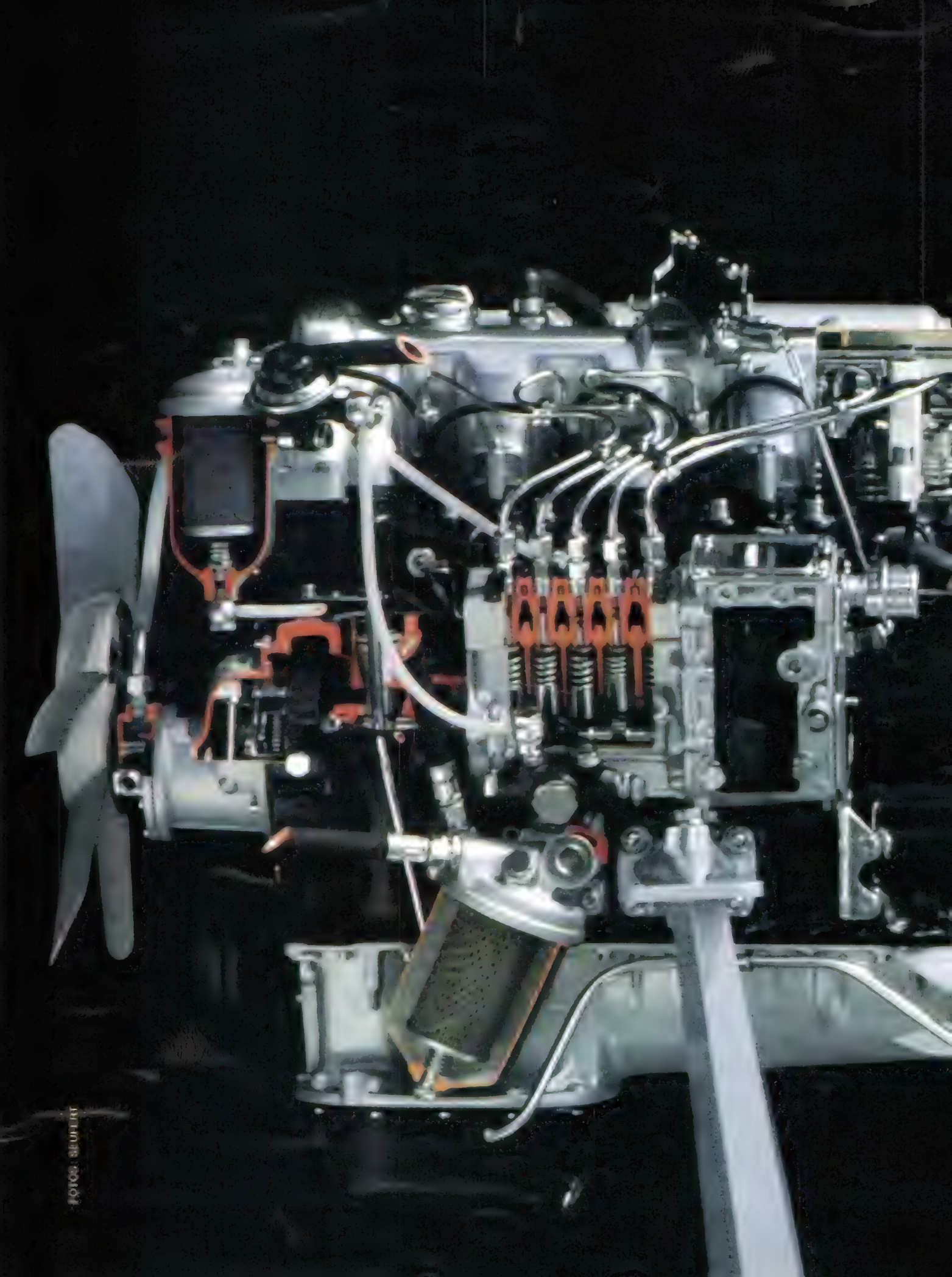
Großer Preis von Europa in Monte Carlo

Daimler-Benz hat den schnellsten Lastwagen der Welt gebaut: einen Rennwagen-Transporter, der mit einem 300 SL-Einspritzmotor ausgerüstet ist. Das 170 km/h schnelle Gefährt ist für besonders eilige Fälle gedacht — wenn beispielsweise ein Rennwagen während des Trainings noch einmal zurück ins Werk muß.

Nachrichten vom Rennsport



Schnellster Lastwagen der Welt: Daimler-Benz-Renntransporter.



FOTOS: SEUFERT

Gehört dem Diesel die Zukunft?

Neuer Trend im Motorenbau.

Günstiger Verbrauch und hohe Lebensdauer sichern dem Dieselmotor schon lange die Gunst sparsamer Personenwagen-Eigner. Neuerdings werden den selbstzündenden Triebwerken noch weitere gute, vor allem zukunftssichere Eigenschaften zugeschrieben. Trotz einer nicht immer geruchfreien Verbrennung stößt der Dieselmotor bestimmte Schadstoffe nur in ziemlich geringer Menge aus. Technische Probleme durch Bleientzug aus dem Kraftstoff sind dem Diesel fremd, er braucht nichts dergleichen. Und schließlich wirkt sich auch die weltweite Tendenz zu Geschwindigkeitsbegrenzungen und ruhigerem Fahrstil zugunsten des Dieseltriebwerks aus. Viele Autofahrer lassen sich zum Leistungsverzicht bekehren und wählen statt einer temperamentvolleren Ottomaschine den insgesamt geruhsame-

Der Fünfzylinder von Daimler-Benz ist der zur Zeit modernste Diesel für Personenwagen und zugleich der hubraum- und leistungsstärkste.

Trend zum Diesel?

ren Dieselantrieb. Selbst die jahrzehntelang PS-süchtigen Amerikaner kaufen neuerdings Diesel wie noch nie.

Es fehlt also nicht an Anzeichen für eine aufkommende Blütezeit selbstzündender Motoren in Personenwagen. Und der Markt spiegelt diesen Trend jetzt schon wieder: Daimler-Benz verzeichnet seit der Krise ansteigenden Dieselabsatz, der im Inland auch von der staatlichen Drohung, das leichte Heizöl demnächst einzufärben, nicht erschüttert wird. Opels Diesel-Rekord hat zumindest einen achtbaren Verkaufserfolg im Ausland. Peugeot setzt seine Dieselmodelle in Frankreich ziemlich zügig ab. Außerdem plant Fiat eine Rückkehr ins Diesel-Pkw-Geschäft.

Hauptsächliches Kaufmotiv sind immer noch die Verbrauchsvorteile des Dieselmotors. Triebwerke dieser Bauart arbeiten mit höherer Verdichtung als Ottomotoren (ca. 20 : 1 gegenüber 8 : 1) und mithin besserem thermischem Wirkungsgrad. Weitere Konsumbeschränkung erlaubt den Diesels die bauarttypische Eigenart, mit großem Luftüberschuß, mit magerem Gemisch also, laufen zu können. Das Regelsystem dieser Maschinen berücksichtigt solche Eigenart in augenfälliger Weise. Diesel lassen sich ohne Drosselklappe und allein über die Bemessung der eingespritzten Treibstoffmenge regulieren. Techniker sprechen hier von einer qualitativen Regelung im Gegensatz zu einer quantitativen beim Ottomotor.

Die Fähigkeit des Diesels, mit extrem kleinen Rationen auszukommen, beschert ihm die größten Verbrauchsvorteile dort, wo er in diesem Sinne gedrosselt laufen kann: bei nicht voll niedergetretenem Fahrpedal, im sogenannten Teillastbereich. auto motor und sport demonstrierte das schon früher (Heft 10/1974). Ein sehr zart gefahrener Diesel-Daimler brauchte deutlich weniger als ein gleich schnell bewegter Benzin-Kollege. Bei forciertem Tempo schwand die Differenz, und bei vollem Leistungseinsatz benötigte der Diesel sogar etwas mehr Kraftstoff als der ihm folgende Benziner.

Die oft wenig leistungsorientierte Alltagspraxis läßt bei Vergleichen meist klarere Unterschiede zu Gunsten des Diesel zutage treten: Taxifahrer rechnen mit 1,5 Litern Minderverbrauch, der Daimler-Benz-Fuhrpark ermittelte sogar 2 Liter weniger.

Die ziemlich kraftlosen Diesel der ersten Generation im Personenwagen begründeten ein solides Haltbarkeitsimage. Inzwischen ist die Lebenserwartung beider Bauprinzipien bei gleichen Einsatzbedingungen annähernd identisch.

Auf dem Gebiet der mechanischen Wartung ist der Diesel dem Ottomotor derzeit noch unbedingt überlegen. Bei Daimlers Fünfzylinder kann sich die Werkstatt fast ausschließlich aufs Ventileinstellen, Öl- und Filterwechseln beschränken. Der bislang schon seltene Ölwechsel an der Einspritzpumpe entfiel, seit diese an den Schmierkreislauf des Motors angeschlossen ist. Erfreulicher Nebeneffekt solcher Anspruchslosigkeit: Wo nichts einzustellen ist, kann nichts falsch gemacht werden.

Prof. Dr. Hans Scherenberg, Chefkonstrukteur bei Daimler-Benz.

Für den Dieselmotor sprechen erstens die Wirtschaftlichkeit und zweitens der Umweltschutz. Um zum Beispiel in Amerika den Umweltbedingungen zu entsprechen, müssen wir am Ottomotor Aufwendungen vornehmen, die erheblich über 1000 Mark pro Wagen liegen.

Bei allem Trend zu hohen Werkstattpreisen ist diese Wartungsarmut jedoch keine unbedingte Zukunftsgarantie. Die Voraussetzungen für einen weitgehend kundendienstfreien Betrieb sind inzwischen auch dem Benzinmotor zugänglich. Luftmengenmessende Einspritzanlagen, kontaktlose Zündungen und hydraulischer Ventilspielausgleich machen Einstellkorrekturen zunehmend überflüssig.

Andererseits spricht wenig dafür, daß die Diesel ihren ausgeprägten Appetit auf frisches Öl alsbald ablegen werden. Sie schätzen, weil schweflige Bestandteile aus dem Treibstoff das Schmiermittel verpesten, durchweg einen Wechsel nach 5000 km.

Die weltweit bekämpften Schadstoffe Kohlenmonoxyd, Kohlenwasserstoffe und Stickoxyd verlassen den Dieselauspuff in erfreulich kleiner Menge. Motoren dieser Bauart erfüllen selbst die strengen kalifornischen Bestimmungen zur Zeit und in naher Zukunft ohne zusätzliche Entgiftungsaggregate (Abgasrückführung, Reaktoren oder Katalysatoren). Dieses Fehlen eines „pollution package" trieb den Dieselwagen in den USA neue Kunden zu. Denn keineswegs grundlos mißtrauen viele US-Bürger der Funktionssicherheit dieser neuartigen Aggregate. Hinzu kommt, daß die Abhängigkeit der neueren amerikanischen Wagen mit Abgaskatalysatoren von bleifreiem Benzin ihre Besitzer praktisch zwingt, mit dem Auto im Lande zu bleiben, oder zumindest nur dort zu tanken. Ein Ausflug nach Mexiko beispielsweise würde kurz nach dem ersten Genuß des dortigen Benzins zu einem Bleiinfarkt des Katalysators führen.

Im Gegensatz zum Ottomotor gelingt dem Diesel das umweltgenehme Abgas für die nächsten Jahre noch ohne Leistungseinbuße. Diese Tatsache läßt die bislang noch beträchtliche Differenz der Kraftausbeute schrumpfen. Der Diesel kann fürs erste seine knapp 30 PS pro Liter Hubraum halten, beim Benzinmotor stehen die Aussichten für 60 und mehr PS pro Liter schlecht.

Die zumeist recht primitiv gebauten amerikanischen Ottomotoren lieferten durch ihren Schwächeanfall nach vollzogener Entgiftung reichlich Stoff für das Gerücht einer Dieselzukunft, denn sie sackten teilweise in ihrer spezifischen Leistung auf dieselmäßige 30 PS/Liter ab.

Auch europäische Triebwerke kamen nicht ohne Entzugserscheinungen durch die Kur. Der Mercedes 230/6 leistet in US-Ausführung noch ganze 85 PS (Europaversion 120 PS). Dennoch ist die Leistungsdifferenz zum hubraumstärkeren 240 D mit 65 PS natürlich spürbar. Der Dreiliter-Fünfzylin-

allantine's verlost 6 Sechstage-Reisen für je 2 Personen und 66 schicke Reisetaschen.

Faszinierendes Leben. Gewinnen Sie es mit Ballantine's.

Wenn in Ascot die rassigsten Pferde der neuesten Mode den Rang ablaufen oder in Monza die heißesten Motoren das Blut zum Kochen bringen, können Sie dabeisein. Ballantine's hat bereits die Tickets reserviert und hofft auf Ihr Glück. Das ist die Preisfrage:

Welches Ticket gehört zu welchem Reiseziel?

Tragen Sie einfach die entsprechenden Buchstaben und Ihr gewünschtes Reiseziel im Coupon ein und schicken Sie ihn per Postkarte bis zum 12. 7. 1975 an Bols-Import, 4040 Neuss, Postfach 577. Mitarbeiter der Firma Bols dürfen nicht mitmachen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Das ist die Lösung:
Ticket 1 zu Bild ○ Ticket 4 zu Bild ○
Ticket 2 zu Bild ○ Ticket 5 zu Bild ○
Ticket 3 zu Bild ○ Ticket 6 zu Bild ○
Mein gewünschtes Reiseziel:

Bols-Import, 4040 Neuss,
Postfach 577

Ballantine's
Superb Scotch Whisky

Trend zum Diesel?

der-Diesel allerdings ist mit seinen 80 PS kaum noch schwächer. Daß es Ottomotoren mit drei Litern Hubraum auch entgiftet gegebenenfalls noch etwas besser können, beweist BMW mit seinem USA-Sechszylinder, der aus 2985 ccm noch 176 PS macht.

Daß der Diesel den Abstand durch Kraftgewinne aufholt, ist eigentlich nicht zu erwarten. Weitere Fortschritte — wie früher — über die Drehzahlsteigerung sehen auch die Techniker im Hause Daimler-Benz nicht. Sie fixieren das Limit für die Nenndrehzahl zwischen 4000 und 4500 U/min. Peugeot riskiert beim Kleindiesel des 204 (1357 ccm) tosende 5000 U/min, um 45 PS (30,6 PS/Liter) zu erzeugen. Zugewinne verspricht eigentlich nur der Einsatz eines Turboladers — wie im Lkw-Diesel — aber dieser Weg umweltfreundlicher Kräftigung steht der Benzinkonkurrenz ebenso offen.

Wie Beispiele zeigen, benötigt der Diesel für die gleiche Leistungsentfaltung etwa den doppelten Hubraum. Um ihn bereitzustellen, ist ein größerer Aufwand an Material und mithin auch an Gewicht erforderlich. Der massiver gebaute (wenig Leichtmetallteile) und mit schwereren Nebenaggregaten (Einspritzpumpe) ausgestattete Diesel ist doppelt bis dreimal so schwer wie ein gleich starker Benzinmotor.

Damit ist die Mehrgewichtsbilanz noch nicht zu Ende. Der zögernd startende Selbstzünder braucht einen stärkeren Anlasser und eine größere Batterie. Sein höheres Gewicht und sein kernigerer Lauf bedingen weiterhin Verstärkungen im Auto wie sie ein ähnlich potenter Ottomotor nie benötigen würde. Weiteres Gewicht bringt die für das kräftiger lärmende Triebwerk unerläßliche aufwendigere Geräuschisolation ins Auto.

Dieselwagen fallen darum unweigerlich schwer aus. Zumindest aber setzt die wahlweise Verwendung eines solchen Triebwerks ein von Haus aus stabil und für diese Betriebsart gebautes Auto voraus. Das ist bei Mercedes der Fall: Der Typ 200 wiegt 1340 kg, der 200 D wenig mehr, nämlich 1375 kg. Bei Opels Rekord sind die Differenzen schon eindeutiger: Der Benziner wiegt 1065, der Diesel 1210 kg, ohne daß die Dieselakustik perfekt wie bei Mercedes bewältigt wäre. Solche Gewichtszunahme zieht oft weitere Kilos nach sich: Der Benzin-Rekord läßt sich mit der Normallenkung durchaus noch passabel fahren; der Diesel-Rekord ist ohne Servolenkung nur noch schwerlich genießbar.

Der höhere Aufwand schlägt sich unweigerlich in den Kosten nieder. Und zum größeren Materialeinsatz kommen kostensteigernde Ansprüche an die Fertigungsqualität: Der Dieselmotor setzt in der Produktion geringere Bautoleranzen voraus, die Einspritzpumpe ist ein teures Präzisionsinstrument.

Mercedes-Benz gibt von diesen Mehrausgaben erfreulich wenig an den Kunden weiter: Ein Diesel ist dort rund

Dipl.-Ing. Paul Hensler, Leiter der Versuchsabteilung bei Porsche.

Der Ottomotor erlaubt aufgrund seines günstigeren Leistungsgewichtes das leichtere Fahrzeugkonzept, das in seiner Gesamtheit die annähernd gleiche Wirtschaftlichkeit wie der Diesel bieten kann.

400 Mark teurer als der entsprechende Benziner, vermutlich weil im Grundmodell schon einiges vom nötigen Mehraufwand steckt. Peugeot und Opel berechnen den Aufpreis nicht so knapp: 2000 und 2700 Mark.

Diese Zusatzkosten stehen noch in einem vertretbaren Verhältnis zum Basispreis. Der Gewinn an Wirtschaftlichkeit ist einigermaßen klar nachweisbar. Die Einbußen an Fahrleistung sind spürbar, aber im fließenden Verkehr oft nicht gravierend. Die Komfortverluste sind gering bis erträglich. Im Bereich der Mittelklasse hat der Diesel also zweifellos seine Berechtigung.

Die Verdieselung noch kleinerer Wagen ist ungleich problematischer und verspricht nicht immer, billiger zu sein (Peugeot 204 D 1660 DM Aufpreis). Denn die zusätzlichen Ausgaben für Einspritzpumpe und größere Fertigungspräzision sind gleich. Die notwendige Verstärkung des Wagens fällt nicht viel billiger aus. Die bessere Schallisolation bereitet bei den Kleinen in jedem Fall mehr Probleme, jedoch kaum weniger Kosten.

Ferner läßt sich die Umstellung auf Dieselbetrieb bei kleinen Autos nicht mit der in den größeren Klassen tolerierten Leistungseinbuße vertreten. Ein Einliter-Ottomotor kann nicht durch einen Einliter-Dieselmotor ersetzt werden, denn 30 PS passen nicht in die heutige Verkehrslandschaft. Es müßte also ein größeres, schwereres und vermutlich kaum noch sparsameres Dieseltriebwerk her.

Selbst bei konsequentem Leistungsverzicht würde die Treibstoffersparnis bei kleinen Dieselautos keinesfalls attraktiv sein, nämlich weniger als 1 l/100 km. Heftigen Widerstand freilich findet der Diesel nicht nur im Bereich der verhältnismäßig kleinen Wagen. Im Grunde genommen sind viele der modern und leicht konzipierten Fahrzeuge jüngeren Datums eine Herausforderung an ihn. Die konsequente Ausnutzung der Gewichtsvorteile von Fahrzeugen mit Ottomotor hat eine neue Generation außerordentlich sparsamer Fahrzeuge — namentlich bei VW und Audi — heranreifen lassen, die mit einer dieselähnlich günstigen Kosten/Nutzen-Rechnung aufwarten können.

Energiepolitisch bleibt es zudem wünschenswert, daß auch weiterhin recht viele Autos Benzin konsumieren. Denn dieses Lieblingsgetränk der meisten Autos ist durch Verschiebungen der Marktlage auf dem Mineralölsektor zu einem Abfallprodukt der Diesel- und Heizölfabrikation geworden. Wenn der Benzinverbrauch sinken und der Dieselölbedarf steigen würde, wären Versorgungsprobleme unabwendbar.

Ein Zeitalter der Diesel ist also weder zu erwarten noch wirklich wünschenswert. Dieses Motorprinzip wird auch weiterhin nur einen schmalen, jedoch möglicherweise etwas wachsenden Erfolgsbereich in einer oberen, komfortabel-geruhsamen Mittelklasse haben. Das werden die Abgasgesetze nicht ändern und auch das künftig eingefärbte Heizöl nicht. *— cpb —*

„In meinem Wagen schien das Benzin zu verfliegen!"

„Ich wußte, daß mein Wagen zuviel Benzin braucht", sagte uns BMW-Fahrer und Sportflieger Hans Schöbel, „deshalb habe ich die Gelegenheit genutzt und ihn zum Champion Energie-Spar-Test gebracht. Die Ergebnisse meiner Zündanlagen-Überprüfung haben mich dann auch nicht besonders überrascht. Die Unterbrecher-Einstellung stimmte nicht, und der Vergaser war zu fett eingestellt. Kein Wunder, daß der Wagen schluckte. Ich selber habe jedoch geschluckt, als ich hörte, daß mein Wagen 9% giftiges Kohlenmonoxyd in die Luft bläst. Das ist noch ein Grund mehr, den Wagen gleich in Ordnung bringen zu lassen. Denn schließlich fahre ich nicht nur in dieser Luft, sondern fliege auch noch darin."

Das Ergebnis von 1000 getesteten Wagen:	
Zündung falsch eingestellt	44,5%
CO-Emission über 4,5%	51,6%
Zündkerzen nicht in Ordnung	19,5%
Vergasereinstellung zu fett	43,6%

Herr Schöbel ist einer der vielen, die zum Champion Energie-Spar-Test gekommen sind. Der Test wurde als einmalige Service-Aktion in neun europäischen Ländern durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, daß überhöhter Benzinverbrauch und schädliche Abgase fast immer an falscher Motoreinstellung liegen.

Champion empfiehlt deshalb: Lassen Sie Zündung und Vergaser regelmäßig einstellen. Und achten Sie auf intakte Zündkerzen.

Verlangen Sie beim Wechsel Champion-Mehrbereichskerzen. Für höchste Leistung und Wirtschaftlichkeit.

CHAMPION

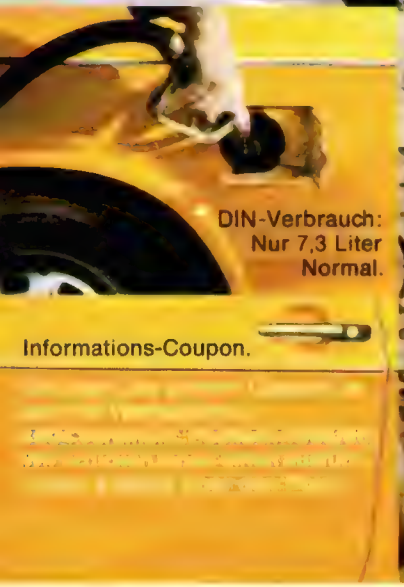
Einer von vielen, die mit Champion gut fahren. Und Sie?

Unverbindliche Preisempfehlung für das Grundmodell
DM 7.500,– ab Werk inkl. Mehrwertsteuer.

Die Wartung ist nur einmal jährlich oder alle 15.000 km fällig.
Der Ölwechsel nur zweimal jährlich oder alle 7.500 km.

Geräumiger Innenraum mit Platz
für eine ganze Familie.

Großer Gepäckraum mit
Heckklappe, variabel bis 900 Li



Informations-Coupon.

Der 900 cm³ Motor mit 40 PS spart Steuer und Versicherung.

Polo. Ganz groß in seiner Klasse

Polo. Ein VW in neuer Größe.

Tin Lizzie à la française

Erfolgreiche Autos (1): Typengeschichte Renault 4.

Fotos: Seufert, Werk

Wenn Autos ins zehnte Produktionsjahr gehen, dann ist das zweifellos etwas besonderes. Doch wenn die Frankfurter Automobilausstellung im September eröffnet wird, dann feiert das kleinste und billigste Modell des französischen Staatsbetriebes Régie Renault, der R 4, bereits seinen 14. Geburtstag.

Denn im September vor 14 Jahren wurde er auf der IAA der Welt erstmals präsentiert. Eine Schönheit war das neue Auto schon damals nicht, aber dennoch richteten sich alle Blicke auf das kastenförmige Blechgebilde: ein Wagen fürs Volk von Renault, ein Nachfolger für die Populär-Modelle 4 CV und Dauphine, außerdem mit vorn liegendem Motor und Frontantrieb, dazu eine Heckklappe hinten – das war schon einige Aufmerksamkeit wert.

Tatsächlich bot das technische Konzept des Renault 4 am meisten Anlaß, dieses Auto ins Gespräch zu bringen. Denn es bedeutete für Renault eine Kehrtwendung um 180 Grad: Bislang hatten die Techniker des Hauses im Kleinwagenbereich auf den Heckmotor gesetzt – jetzt wurde der Spieß herumgedreht. Nur noch wenige andere Konkurrenten verfolgten mit ihren Modellen in dieser Hubraum- und Preisklasse die vorne ziehenden Pferde (Citroen etwa mit dem 2 CV und DKW seligen Angedenkens mit dem Junior), im übrigen dominierten Heckmotor-Konstruktionen und konventionelle Bauweise.

Zur Umkehrung des Prinzips gehörte Mut. Die meisten anderen ließen die Hände davon, und Renault selber hatte mit den Heckmotor-Typen ja gute Erfahrungen gemacht: Sie waren zwar schwer zu fahren und fielen in Kurven leicht um, aber sie waren erfolgreich. Der Renault 4 CV, der im August 1947 vom Band lief, überschritt bis 1959 die

R 4-Produktion

Beginn 1961. Bis 31. Dezember 1974 wurden insgesamt 3 396 708 Exemplare gefertigt. Die Tagesproduktion liegt zur Zeit bei 1000 Einheiten (zum Vergleich: 1500 R 5, 1200 R 12). Auf dem deutschen Markt ist der Renault 4 meistgekauftes Importmodell überhaupt. Weiterer Superlativ: Kein anderes viertüriges Auto konnte in Deutschland den R 4 in den Zulassungszahlen vom ersten Rang verdrängen.
Zur Zeit sind in der Bundesrepublik ca. 500 000 R 4 zugelassen, der Marktanteil des kleinsten Renault innerhalb des gesamten Renault-Programms in Deutschland betrug 1971 44 Prozent, 1972 45 Prozent und sank 1974 auf 38 Prozent. Grund für den Rückgang ist der zunehmende Verkaufserfolg des Renault 5.

Typengeschichte R 4

Millionengrenze, die 1956 debutierende Dauphine wurde bis zur Produktionseinstellung 1970 in über zwei Millionen Exemplaren gebaut und verkauft.

Altes Eisen unter dünnem Blech

Der älteste Teil des R 4 ist sein Motor, dessen Konstruktion auf das Ende der dreißiger Jahre zurückgeht. Die ersten Zündungen, die der Langhuber auf dem Prüfstand erlebte, wurden 1942 notiert.

Inzwischen hat das alte Eisen immerhin die Acht-Millionen-Auflage überschritten, und es besteht kein Zweifel daran, daß noch weitere Exemplare hinzukommen werden. Daß der kleine Vierzylinder ein solches Mammutergebnis liefern konnte, hing in erster Linie mit dem Wunsch der Renault-Regie zusammen, viele Modelle mit derselben (oder einer leicht geänderten) Mechanik zu motorisieren.

Auf diese Weise geriet die ursprüngliche 747 ccm große Maschine zunächst mit 19 PS (später 20 und 21 PS) in den ab 1974 produzierten 4 CV und erlebte dort den ersten Millionen-Erfolg (von 1947 bis 1961). Ab 1956 wurde eine im Hubraum auf 845 ccm vergrößerte Version für die Dauphine bereitgestellt. Das neue Anwendungsgebiet sicherte dem Simpel-Triebwerk weitere Ausreifung und auch weitere Millionen; denn allein in Dauphine-Version wurden weitere zwei Millionen Exemplare gefertigt und eingebaut.

Inzwischen, 1961, war noch der R 4 auf den Markt gekommen und mußte ebenfalls angetrieben werden. Was Wunder, daß er den billig zu fertigenden Veteranen unter die Haube bekam, zunächst in 750 ccm-Ausführung und mit 23 PS bei 4700 U/min. Schon vor 14 Jahren fuhr also der damals brandneue Renault 4 mit einem uralten Motor herum, und heute kann mit Recht von einem echten Museumsstück gesprochen werden.

Doch dies muß nicht unbedingt nachteilig sein, im Gegenteil: Das Achtmillionen-Ding, das von Anbeginn mit Normalbenzin zufrieden war, hat inzwischen einen Reifegrad erreicht, der im Motorenbau nur wenige Parallelen findet. Und die Régie Renault tat ein übriges, um die Vorkriegs-Konstruktion den steigenden Bedürfnissen anzupassen — wenn auch in homöopathischen Dosen:

- Ende 1962 mehr Hubraum und Leistung (845 ccm und 26 PS)
- Ende 1970 gleicher Hubraum und mehr Leistung (845 ccm und 34 PS).

Renault 4-Vorgänger 4 CV . . .

. . . und, mit 850 ccm, Dauphine.

Renault 4-Varianten Plein Ciel . . .

. . . Nutzfahrzeug Fourgonette . . .

. . . und Funmobil Rodéo.

Das war schon alles, wenn von Detailmodifikationen einmal abgesehen wird. Die Grundelemente der Maschine wurden immer beibehalten, und entsprechend altmodisch mutet sie auch an: Die Kurbelwelle läuft in nur drei Lagern, der Kolbenhub beträgt respektable 80 mm, die Bohrung zierliche 58 mm, die höchste Leistung von mittlerweile 34 PS wird bei 5000 U/min erreicht. Aus Überzeugung blieben die Renault-Techniker immer beim 80 mm-Hub, wenn es darum ging, den Motor zu vergrößern oder zu verkleinern.

Der Starrsinn führte zu teilweise abenteuerlichen Bohrung/Hub-Verhältnissen: Eine Heimatland-Version des R 4, die in mageren Stückzahlen zwischen 1961 und 1963 gebaut wurde, hatte ganze 603 Kubikzentimeter vorzuweisen. Auch bei dieser Ausführung wurde an der 80 mm-Welle festgehalten — die Kolben hatten dadurch kaum mehr als Moped-Format.

Heute gibt es den R 4-Motor nur noch in zwei Hubraum-Varianten: mit 782 ccm und 27 PS für Frankreich und mit 845 ccm und 34 beziehungsweise 36 PS (letztere beim R 5 L) für die Exportländer.

Ein gravierendes Minus, mit dem alle R 4-Fahrer bis Juli 1967 leben mußten, nämlich dem Dreigang-Getriebe, verschwand vom darauf folgenden August an: Serienmäßig war nun ein vollsynchronisiertes Viergang-Aggregat, das eine bessere Anpassung der Motorleistung an die gegebenen Bedingungen gestattete.

Zusammen mit dem 34 PS-Triebwerk, das ab 1971 zur Verfügung stand, ergaben sich nun Fahrleistungen, die den R 4 zum regen Mitschwimmer im Verkehrsstrom werden ließen: 0 bis 100 km/h in 26 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit etwas über 120 km/h. Im Verbrauch — das zeigen Messungen, die auto motor und sport mit einem 75er Modell unternahm — sind dem R 4 auch in Zukunft Meriten sicher. Mit sieben Litern Normalbenzin kann man auskommen — mehr als 8,5 werden es höchst selten.

Heckklappe vor allen anderen

Doch nicht allein der anspruchslose und langlebige, freilich niemals besonders leise Motor sicherte dem französischen Kleinwagen Sympathien. Weit mehr tat das noch der Nutzwert, den

Jedes Problem
hat seine Lösung.
Die Stuyvesant-
Generation geht
ihren Weg.
Peter Stuyvesant
FILTER
Peter Stuyvesant
FILTER
Echter Stuyvesant-Geschmack mit Tabaken aus vier Kontinenten.

seine Karosse zu bieten hatte: Denn sie bietet erstens eine Menge Platz, zweitens vier Türen und drittens eine Heckklappe.

So wurde die objektiv häßliche Blech-Liesel zum Wegbereiter; kein moderner Kleinwagen der heutigen Zeit kann es sich mehr leisten, auf jene hintere Tür zu verzichten, auf die die Renault-Techniker schon vor 14 Jahren gekommen waren. Und daß der R 4, an dem Renault nach eigenen Feststellungen zu wenig verdient, heute noch in Tausender-Stückzahl pro Tag entsteht, geht sicher zum Teil auch auf das Konto der Klappe. So alt der Motor auch sein mag – hinten herum ist der R 4 aktuell wie seine jüngsten Konkurrenten. ▷

R 4-Stationen

1961

Debut auf der Frankfurter IAA. 750 ccm, 23 PS bei 4500 U/min, Dreigang-Getriebe, davon 2. und 3. synchronisiert, Gesamtbremsfläche 351 cm², Höchstgeschwindigkeit ca. 100 km/h, zwei Ausstattungsversionen: R 4 Standard, R 4 Export.

1962

Vergaser mit Startautomatik, größere Reifen (145-13), Rücksitzbank klappbar, geänderte Stoßstangen.

1963

Mehr Hubraum und Leistung durch Dauphine-Triebwerk mit 850 ccm und 26 PS, Verankerung für Sicherheitsgurte, kombinierte Leuchte für Wassertemperatur und Öldruck, vollsynchronisiertes Dreiganggetriebe, Dreischichtenlackierung, auf Wunsch Faltdach.

1964

Hinterradspur verbreitert (1244 statt 1204 mm), Wegfall der Startautomatik, statt dessen handbetätigter Choke.

1965

Änderung des Nockenwellenantriebs: statt Stirnrädern nun Rollenkette. Verstärkte Bremstrommeln vorne, mehr Gesamtbremsfläche (423 cm²).

1966

Neue Armaturenbrettverkleidung in braunem Kunststoff, neue Instrumenteneinheit, Benzinuhr, neues Zweispeichenlenkrad, vergrößerte Bremstrommeln.

1967

Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, geänderter Kühlergrill, neue, insgesamt verstärkte Stoßstangen, höheres zulässiges Gesamtgewicht (1050 statt 950 kg).

R 4 Jahrgang 1961

R 4 Jahrgang 1967

R 4 Jahrgang 1974

1968

Stufenlose Lehnenverstellung vorne, niedrigere Sitze und damit vergrößerte Kopffreiheit.

1969

Inspektionsintervalle von 10 000 km auf 15 000 km erhöht, Warnblinkanlage serienmäßig, aufprallsicher placiertes Zündschloß, einfacherer Heckklappenmechanismus.

1970

Verbesserte Scheibenwischer, stärkerer Motor mit 34 PS bei 5000 U/min, Höchstgeschwindigkeit laut Werksangabe 123 km/h, 12 Volt-Anlage, größerer Kühler (5,5 statt 4,8 Liter Inhalt), Türschloß rechts.

1971

Keine Parkleuchten mehr, kürzere Kotflügel-Zierleisten, längere Schienen für die Vordersitze.

1972

Hohlraumversiegelung serienmäßig für nach Deutschland exportierte Wagen, Dreipunkt-Sicherheitsgurte, verbesserte Türschlösser, indirektere Lenkung (Untersetzung 20 : 1 statt 17 : 1).

1973

Neues Getriebe (dasselbe, das auch im R 5 und R 6 verwendet wird), neues Schaltschema, lastgesteuerter Bremskraftregler an der Hinterachse, verbesserte Innenausstattung.

1974

Neuer Kühlergrill aus schwarzem Kunststoff, größerer Tank (34 Liter statt 26).

Was an Hannen Alt anders ist? Zum Beispiel die Leute, die es trinken.

Hannen Altbierfreunde sind keine Alltagstypen mit engem Horizont. Sie sind offen und kontaktfreudig, eben anders – wie ihr Bier.

Hannen Alt paßt zu ihnen.

Denn wer sich vom Üblichen unterscheidet, kann sich auch etwas Besonderes leisten: das andere Bier.

Goldbraun, nicht blond. Und seit Generationen obergärig, nicht untergärig gebraut. Mit unverkennbarem Charakter und herbfrischem, herrlich würzigem Geschmack.

250 Jahre Brautradition

Wenn die Altbierstangen, -becher und Seidel die Runde machen, erleben Sie das andere Biergefühl.

Die Hannen Alt-Atmosphäre voll Charme und Niveau. Kein Wunder, wenn da der Alltag keine Chance mehr hat.

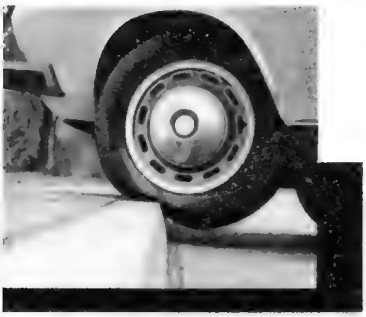
HANNEN ALT
das andere Bier

DER LANGZEIT-REIFEN

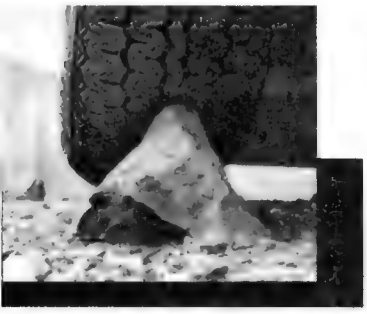
4 Gründe, weshalb der Fulda Rasant ein Langzeitreifen ist.

Fulda Rasant.
Der Langzeitreifen, der Geld spart.

Fulda
Stahlgürtelreifen



Langzeit-Polyester-Karkasse
Geschmeidiges Polyestergewebe. Robust, elastisch, stoßschluckend. Sorgt für den hervorragenden Fahrkomfort jedes Fulda Rasant.



Langzeit-Stahlgürtel
Schützt den Fulda Rasant vor Verletzungen. Sorgt für geringeren Rollwiderstand. Ergebnis: längere Lebensdauer des Profils und Kraftstoffersparnis.

Langzeit-Computer-Profil
Computer-entwickelt. Testerprobt. Sorgt für Sicherheit in allen Fahrsituationen. Auch auf nassen Straßen.

Langzeit-Gummimischung
Verschleiß- und abriebfest. Für das entscheidende „Mehr" an Kilometern. Trotzdem überragende Straßenhaftung.

Typengeschichte R 4

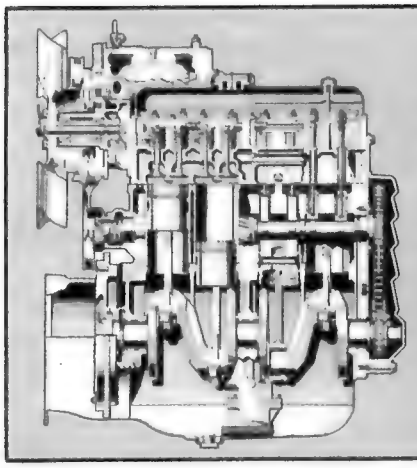
Mit ihnen hatte er ohnehin nie große Last, und selbst für VW gab es drei Jahre lang (1970, 1971, 1972) keine Chance, den Sparkäfer in der deutschen Zulassungsstatistik vor dem Rivalen aus Frankreich zu placieren. Selbst von Krisenzeiten bleibt der vielproduzierte Sonderling weitgehend verschont: Wenn es den Leuten schlechter geht, kaufen sie ihn offensichtlich erst recht.

Können sie auch in Zukunft mit ihm rechnen?

Renault hegt keine Absichten, das Erfolgsmodell einzustellen, solange die Nachfrage noch rege ist. Auf der anderen Seite wird ehrlich zugegeben, daß der nicht auf rationelle Fertigung ausgelegte R 4 wenig Gewinn abwirft – weniger jedenfalls als der größere und teurere Renault 5, den das französische Automobilunternehmen schon aus diesem Grund lieber verkauft.

Und das, obwohl die R 4-Preise im Verlauf der letzten Jahre kräftig angezogen haben. Während das teuerste Modell, der Export, heute 7100 Mark kostet, kam der Kunde vor 14 Jahren mit knapp über 4000 Mark davon.

Der französische Bestseller hat viel überstanden in seinem Leben – an der Autopreisinflation kam auch er nicht vorbei. *Klaus Westrup*



Besondere Merkmale des vielproduzierten Renault-Triebwerks sind langer Kolbenhub und dreifach gelagerte Kurbelwelle.

R 4 im auto motor und sport-Test

Heft 6/1964:

„Der stärkere Motor (Übergang von 23 auf 26 PS) hat aus dem R 4 ein vollwertiges Auto gemacht, das seine Konkurrenten (VW Standard, NSU Prinz 4, Fiat 600 und Citroen 2 CV) nicht zu fürchten braucht. In seiner Anspruchslosigkeit (wartungsfreies Fahrwerk) und seiner universellen Verwendbarkeit ist er diesen klar überlegen. Die gute Federung und leichte Bedienbarkeit lassen ihn besonders für jene Zeitgenossen interessant werden, die beim Autofahren keine sportlichen Ambitionen hegen."

Heft 12/1966 (30 000 km-Dauertest):

„Der R 4 bereitete uns während der gesamten Testdauer nur wenig Kummer. Die Wartungs- und Reparaturkosten, die der R 4 verursacht hat, liegen mit 1,02 Pfennig pro Kilometer (abzüglich der Kosten für Reifen, Öl und Glasschäden) annähernd auf der gleichen Höhe wie bei unserem Dauertest-R 8. Hat man sich für den R 4 entschlossen, so erhält man für 4300 Mark ein bequemes, wirtschaftliches und ausgesprochen zuverlässiges Auto, bei dem man vor Überraschungen weitgehend sicher ist."

Heft 7/1971:

„Auch mit der um etwa ein Drittel höheren Leistung können die Fahrleistungen des R 4 keineswegs überraschen, da es selbst effektive 34 PS schwer haben, ein 700 kg wiegendes Auto zügig in Bewegung zu setzen. Dennoch reicht die Leistung aus, um sich im Stadt- und Kurzstreckenverkehr flott zu bewegen. Mit einem Preis von DM 4850,– ist der R 4 gerade jetzt, in der Zeit der Preiserhöhungen, immer noch ein sehr günstiges Angebot."

Heft 22/1971 (Vergleichstest: Citroen 2 CV 6, Fiat 850, Renault 4, Simca 1000, VW 1200):

„Gab es bei der Zwischenbilanz nach den Wertungen Karosserie und Motor an der Spitze noch eine fast punktgleiche Dreiergruppe, so hat sich der R 4 durch seinen guten Fahrkomfort und seine vergleichsweise guten Fahreigenschaften deutlich vom übrigen Feld abgesetzt. Auch bei der Bewertung Handlichkeit und Bedienung hat er gegenüber dem Gruppenbesten Fiat nur zwei Punkte Rückstand aufzuweisen, was ihm schließlich in der Endabrechnung einen unangefochtenen ersten Platz einbringt."

Ein Wettkampf über 20 000 km

5-011

1. Runde
New-Matic® Gasdruck-Stoßdämpfer* werden eingebaut. Straße greift mit 37 Schlaglöchern an. Fahrer spürt keinerlei harte Wirkung.

2. Runde
Straße klotzt mit 7 gefährlichen Rechtskurven und einer Linkskurve. New-Matic® behält die Räder bombenfest auf der Erde. Alles unverletzt.

3. Runde
Fahrer drückt energisch aufs Tempo: bis zur gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit. New-Matic® halten mit ohne Pieps. Straße verliert Boden.

4. Runde
Straße macht sich glatt, stellt dem Fahrer Lkws in den Weg. New-Matic® pressen Räder auf die Straße – blocken sauber ab, ohne einen Treffer zu nehmen. Nochmals Punkte für New-Matic®.

5. Runde
Straße treibt Auto von einer Ecke in die andere – kurvt 26mal blitzschnell rechts-links, rechts-links. Auto steht sicher auf allen New-Matic®, nimmt jede Kurve souverän. Kein Schleudern, kein Taumeln.

6. Runde
In letzter Verzweiflung greift Straße zur heimtückischsten Waffe: Kopfsteinpflaster. Auto geht überlegen drüber weg. Schlägt nicht auf, dröhnt nicht. Straße geht k.o. Verspricht, sich asphaltieren zu lassen.

Entscheidung: New-Matic® besiegt die Straße . . . lässig. Mit schriftlicher Garantie: 1 Jahr oder 20 000 km.
Näheres erfahren Sie von Ihrem nächsten Monroe Sicherheits-Experten oder Autorisierten Monroe Fachhändler.

MONROE'S GOLDEN CHAMP

New-Matic® Gasdruck-Stoßdämpfer* legen jede Straße flach!

* Système de Carbon

MONROE®
Mehr Sicherheit. Mehr Fahrkomfort.

Cutlass kocht

Dauertest-Report: Oldsmobile Cutlass, Porsche 911, Volvo 244 DL, VW Golf L.

Während der BMW 525 den 50 000 km-Dauertest inzwischen erfolgreich absolviert hat (abschließender Bericht in einem der nächsten Hefte), hat ein neuer Kandidat die Langzeitprüfung in Angriff genommen: ein roter Audi 50 GL. Über erste Erfahrungen mit dem 60 PS starken Elfhunderter informiert der nächste Dauertest-Report.

Oldsmobile Cutlass: Kein Europäer

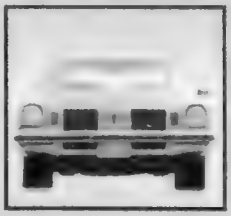
Zügig nähert sich auch der schwergewichtige Oldsmobile Cutlass dem Ziel. Er kam in der zweiten Hälfte des Tests weitgehend mit den vorgeschriebenen, teilweise jedoch recht teuren Inspektionen aus. Lediglich der Kühlwasserthermostat mußte, wie schon bei Kilometerstand 7591, wiederum erneuert werden – hier hat das ansonsten problemlos arbeitende Achtzylinder-Aggregat offensichtlich eine schwache Stelle. Im Fahrwerksbereich war neben vorderen Bremsbelägen zum zweiten Mal ein Satz Stoßdämpfer fällig. Statt der Seriendämpfer wurden diesmal Bilstein-Gasdruckdämpfer eingebaut, die sich zwar positiv auf das Fahrverhalten auswirken, das Ansprechen der Federung auf kurze Unebenheiten jedoch etwas verschlechtern.

Im ständigen Umgang mit dem Amerikaner treten neben den Annehmlichkeiten, die er zweifellos bietet, mehr und mehr auch seine Nachteile zutage. Das sind neben dem hohen Benzinverbrauch hauptsächlich die schlechten Winterfahreigenschaften (auch mit Dunlop M+S-Reifen) sowie der für die Wagengröße zu kleine Kofferraum.

Porsche: Kein Verschwender

Keine nennenswerten Unterbrechungen gab es im Dauerlauf des Porsche 911. Im Rahmen der routinemäßigen Inspektionen wurden nur Prüf- und Einstellarbeiten durchgeführt. Außerdem wurden der Motor abgedichtet, der hintere Stabilisator neu gelagert und die Bremsbeläge erneuert. ▷

Oldsmobile Cutlass



km-Stand 25.11. 26 362

km-Stand 30. 4. 52 300

Gefahrene km 25 938

Testverbrauch 22,0 L/100 km

Störungen

km 33 256
Lüftungsrosette am Armaturenbrett lose

km 36 606
Heizscheibe hinten funktioniert nicht

km 40 573
Motor wird zu heiß, Thermostat defekt

Wartungsarbeiten
(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 26 596	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 80,16
km 30 950	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 296,36
km 34 925	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 107,36
km 42 700	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 449,79
km 48 090	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 92,76
km 52 150	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 344,92

Reparaturen

km 34 925	
Bremsbeläge vorn erneuert	DM 164,27
Ventilatorkeilriemen ersetzt	DM 43,62
km 40 793	
Zylinderkopf auf Wasserverlust geprüft und Thermostat erneuert	DM 103,59
km 52 150	
Stoßdämpfer vorn und hinten erneuert	DM 330,34

Porsche 911

km-Stand 25.11. 27 412

km-Stand 30.4. 47 631

Gefahrene km 20 219

Testverbrauch 13,8 L/100 km

Störungen

km 27 421
Stabilisator hinten klappert

km 30 259
Abblendlicht links defekt

km 31 474
Stabilisator hinten klappert

km 31 714
Motor ist undicht, verliert Öl

Wartungsarbeiten
(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 42 212	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 497,94

Reparaturen

km 27 468	
Stabilisator ausgebaut und Lagergummis erneuert	DM 82,03
K-Jetronic geprüft und eingestellt	DM 91,02
Stoßdämpfer hinten geprüft	DM 13,65
6 Einspritzventile ausgebaut und geprüft	DM 31,86
Zündverteiler ausgebaut und geprüft	DM 25,04
Gummiband (Luftfilter) ersetzt und Kleinteile	DM 5,77
2 Wischerblätter erneuert	DM 27,03
km 32 138	
Hauptlager am Motor abgedichtet	DM 104,23
Stabilisator ausgebaut und Lagergummis erneuert	DM 75,81
Bremsbeläge vorn und hinten erneuert	DM 120,51
1 Wischerblatt ersetzt	DM 15,65
km 42 212	
Bremsbeläge vorn erneuert	DM 61,59
Motortrennfugen abgedichtet, Motor und Getriebe konserviert	DM 104,90
Gasgestänge gangbar machen	DM 18,51

Dauertest-Report

Inzwischen ist der angesichts seiner beachtlichen Fahrleistungen erfreulich sparsame Zuffenhausener Sportwagen wieder sommerlich bereift — die bemerkenswert abriebfesten und gegen gelegentliches Überschreiten der 160 km/h-Grenze unempfindlichen Uniroyal-Haftreifen konnten sowohl im Schnee als auch bei Nässe überzeugen.

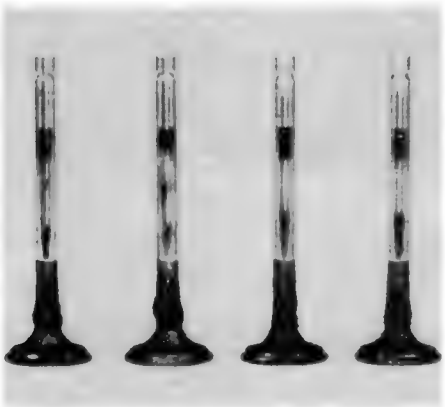
Volvo: Kein Rennpferd

Einige Probleme gab es bei dem sehr viel geruhsameren Volvo 244 DL: Hier mußten nicht nur die Lichtmaschine, sondern bei Kilometerstand 21 392 auch zwei vordere Bremsscheiben, ein Radlager und das vordere Auspuffrohr gewechselt werden. Allerdings erfolgte der Austausch auf Garantie.

Um gelegentlichen Anhängerbetrieb praktizieren zu können, wurde das stabile, für diesen Zweck besonders geeignete Schwedenauto mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet.

Golf: Kein Käfer

Beim VW Golf traten während der letzten 20 000 Kilometer eine Vielzahl von Störungen auf, die zum Teil außerplanmäßige Werkstattbesuche nötig machten. Besonders gravierend war ein Motorschaden, der sich durch instabilen Leerlauf und schlechtes Anspringen ankündigte und schließlich zu spürbarem Leistungsverlust führte: Eine Demontage des Zylinderkopfs ergab als Ursache ungewöhnlich schlecht sitzende Einlaßventile. Neben einer Vielzahl dunkel gefärbter Durchblasstellen wiesen sie außerdem viel zu breite Sitzflächen an den Dichtkegeln auf. Als Folge der Undichtigkeiten waren an allen Einlaßventilen starke Ablagerungen im Übergangsbereich vom Teller zum Schaft zu beobachten.



Leistungsabfall beim Golf durch undichte Einlaßventile.

Als wenig standfest erwies sich auch ein vorderes Radlager, das bereits nach 22 000 Kilometern erneuert werden mußte. Mehr Stehvermögen zeigten dagegen die Michelin zX-Reifen, die erst bei knapp 36 000 Kilometern durch vier neue Pirelli P 3-Stahlgürtelreifen (Meilen-Pirelli) ersetzt wurden.

Volvo 244 DL

km-Stand 30. 1. 12 218

km-Stand 30. 4. 27 238

Gefahrene km 15 020

Testverbrauch 15,6 L/100 km

Störungen

km 15 891
Auspuff lose

km 19 100
Ladekontrolle leuchtet

km 19 125
Ladekontrolle leuchtet

km 19 301
Bremsen rubbeln, Leerlauf zu nieder

km 20 112
Auspuff undicht

km 20 939
Radlager vorn rechts laut

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 21 392
Inspektion mit Ölwechsel und Material — DM 194,02

Reparaturen

km 16 040
Auspuffanlage ausgerichtet und befestigt — DM 30,24

km 19 115
Lichtmaschine erneuert — Garantie

km 19 156
Kabelschuh an Lichtmaschine ersetzt — Garantie

km 21 392
Vorderes Auspuffrohr erneuert, Radlager vorn rechts erneuert, beide Bremsscheiben vorn ersetzt, Düsennadel im Vergaser erneuert — Garantie

VW Golf L

km-Stand 30. 1. 15 971

km-Stand 30. 4. 36 681

Gefahrene km 20 710

Testverbrauch 9,5 L/100 km

Störungen

km 16 671
Haltegurtschloß rechts defekt
Türschloß rechts defekt

km 19 818
Sonnenblende links defekt

km 22 950
Sicherung für Heckscheibenheizung defekt

km 25 963
Motor springt schlecht an

km 26 967
Motor hat zu wenig Leistung

km 29 882
Abblendlicht links defekt

km 30 125
Motor wird bei Stadtfahrt zu heiß

km 31 580
Auspuff klappert

km 35 326
Haltegurtschloß links defekt

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 22 000
Pflegedienst mit Ölwechsel und Material — DM 37,26

km 31 500
Inspektion mit Ölwechsel und Material — DM 167,08

Reparaturen

km 16 600
Kompresion geprüft — DM 12,49

km 22 000
Sonnenblende links erneuert — DM 23,75
Radlager vorn rechts erneuert — DM 89,90

km 26 900
Scheibenwascherpumpe erneuert — DM 37,43
Vergaser gereinigt — DM 66,38
Kontrollampe für Heckscheibenbeheizung erneuert — DM 12,21
Leiterplatte für Schalttafeleinsatz ausgebaut — DM 39,96

km 27 350
Kompression geprüft, Vergaser kontrolliert, Zylinderkopf erneuert, Motor gereinigt — Kulanz

km 31 500
Vorderachse vermessen — DM 57,94
Kühler abgedichtet — DM 13,32

km 35 778
4 neue Reifen Veith-Pirelli P 3 155 SR 13 — DM 356,32
Montage und Auswuchten — DM 37,72

Mobil SHC: Mehr km pro Motor.

Mit dem vollsynthetischen Schmierstoff Mobil SHC fahren Sie Ihren Motor länger, weil Sie einen 50 % dickeren Schmierfilm haben. Mit besserer Trennung zwischen den gleitenden Teilen. Und folglich mehr Schonung für die gleitenden Teile.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC Temperaturen verträgt, die ein Mineralöl in die Knie zwingen würden. Und damit den Motor meistens auch.

Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC ohne Zusätze auskommt, die die Viskosität stabilisieren. Denn was es nicht gibt, kann weder verbrennen noch Rückstände in den Kanälen bilden. Darum haben Sie immer gesunde Verbrennung und gesunde Leistung. Und vor allem einen gesunden Motor.

Und Sie fahren den Motor länger, weil Mobil SHC bei Kaltstarts augenblicklich schmiert. Und der Motor darum nicht verschleißt. Das alles gibt Ihnen die Sicherheit, daß Sie mit Mobil SHC auch dann noch problemlos fahren und fahren und fahren, während andere schon zahlen und zahlen und zahlen.

Zur freiwilligen Selbstkontrolle:
Die Mobil SHC-Check-Points auf Ihrem Ölwechselanhänger. Sammeln und ins Fahrzeug-Scheckheft kleben. Das spart viel Geld, solange Sie Ihren Wagen fahren.
Und viele Worte, wenn Sie ihn mal verkaufen.

Sie erhalten Mobil SHC bei Kfz-Werkstätten und an ARAL-Tankstellen.

Mobil SHC

Härter als Sie je fahren werden.

Hochstapler

Dachgepäckträger: nur für leichte Lasten.

Um die Transportkapazität von Personenwagen zu erweitern, gibt es zwei Möglichkeiten: mit Anhänger oder mit Dachgepäckträger fahren.

Daß Dachständer in der Gunst der Autofahrer wesentlich höher rangieren als Gepäckanhänger, hat vor allem finanzielle Gründe: Für einen Reiseanhänger im Mini-Format mit erlaubter Zuladung von etwa 400 Kilogramm müssen einschließlich der notwendigen Anhänger-Kupplung rund 900 Mark veranschlagt werden. Gepäckträger werden dagegen für einen Bruchteil dieses Betrages feilgeboten – in Kauf- und Versandhäusern schon ab 30 Mark. Außerdem sind sie viel leichter unterzubringen, wenn sie nicht benötigt werden.

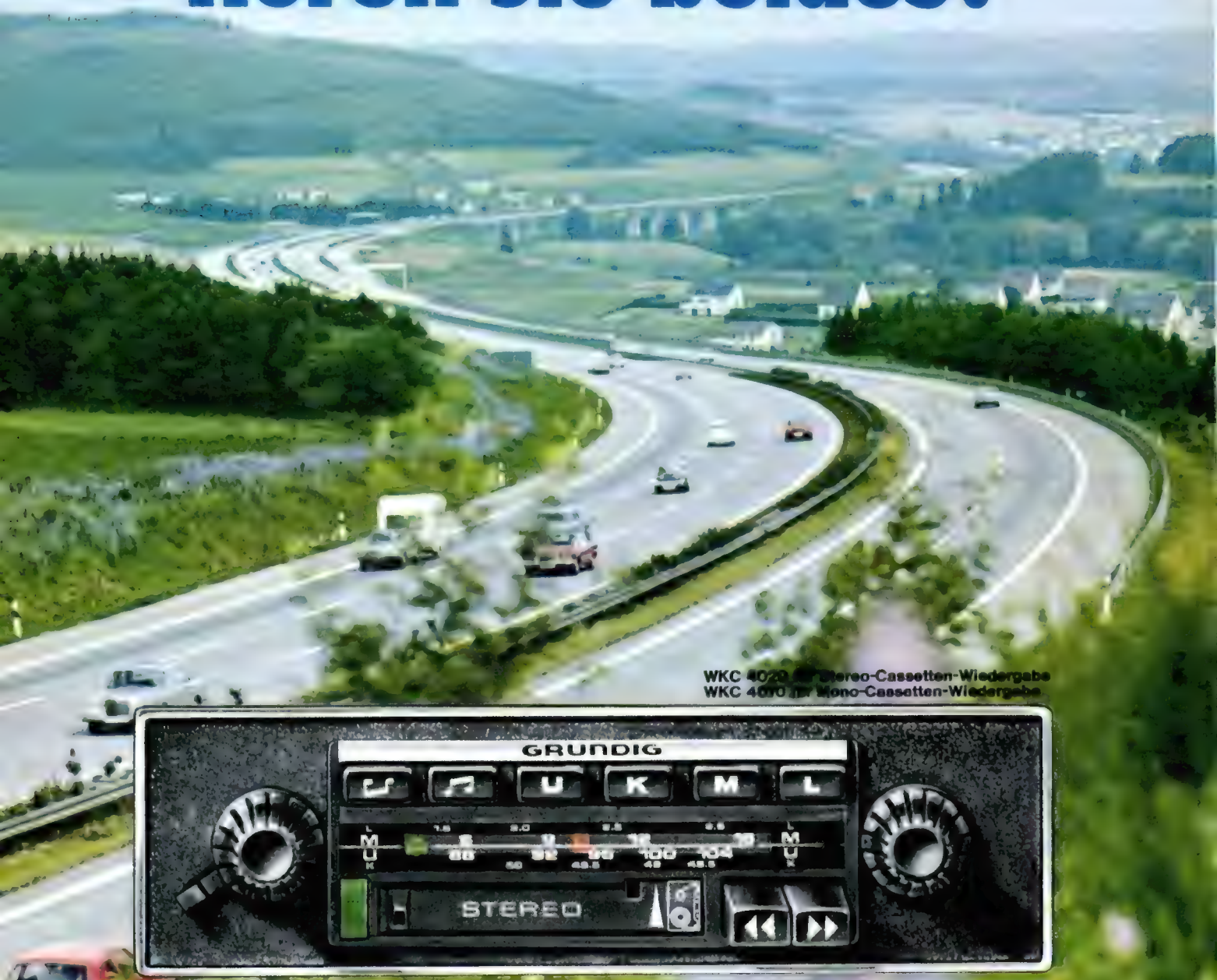
Zulässige Lasten schränken den Nutzwert ein

Die Nutzlast von Gepäckträgern ist allerdings wesentlich geringer als die von Anhängern. Die maximal zulässige Belastung wird von zwei verschiedenen Zuladungswerten bestimmt – von der Tragfähigkeit des Gepäckständers und von der vom Automobilhersteller empfohlenen Maximal-Dachlast.

Die Tragfähigkeit richtet sich in erster Linie nach der Stabilität und Größe des Gepäckträgers. Sie ist auf einem Aufkleber oder der Verpackung angegeben und beträgt bei den gebräuchlichsten Exemplaren 50 bis 60 kg. Besonders robuste und ausladende Träger können bis zu 120 Kilogramm Ballast verkraften.

Diese Super-Träger sind für den Normal-Gebrauch allerdings nicht empfehlenswert. Denn die von den Automobilherstellern angegebenen Dachlasten,

Radio oder Cassette? Hören Sie beides!



WKC 4020 für Stereo-Cassetten-Wiedergabe
WKC 4010 für Mono-Cassetten-Wiedergabe

Unsere Cassetten-Autosuper – Ihre idealen Beifahrer.

Die neuen GRUNDIG Cassetten-Autosuper erfüllen spielend jeden Programmwunsch. Ob Sie Radio-Musik auf 4 Wellenbereichen hören wollen. Oder Verkehrsdurchsagen. Oder zur Abwechslung Ihre Lieblings-Cassetten. Ganz nach Laune – mal dies, mal das. Denn GRUNDIG bietet Ihnen alles in autogerechter Kombination: 4-Bereichs-Autoradio mit integriertem Cassetten-Spieler. In einem platzsparenden Kompaktgerät. Robust, zuverlässig, bedienungsfreundlich. Und selbstverständlich mit Anschluß für GRUNDIG Verkehrs-Rundfunk-Decoder.

GRUNDIG Autosuper... weil Sie damit „super" fahren!

GRUNDIG

Bitte Prospekt anfordern bei
GRUNDIG AG · 851 Fürth/Bay.

Der Meis
Goodyear brin

G 800 + S. 0 Kilometer.

Stahlgürtelreifen

Dipl.-Ing. J. A. Davisson, Goodyear Entwicklungszentrum Luxemburg: „Mein Team hatte den Auftrag, einen Stahlgürtelreifen zu entwickeln, der viele Kilometer leistet und trotzdem hervorragende Fahreigenschaften bietet.

Das Ergebnis: der Goodyear G 800 + S Stahlgürtelreifen. Die abriebfeste Spezial-Gummimischung und die bewährten Stahlgürtel bringen eine hohe Kilometerleistung.

Das tiefe 5-Rippen-Profil mit seitlich ablaufenden Drainage-Kanälen sorgt für beste Bodenhaftung auf nasser Straße.

Eine ausgewogene Kombination zwischen hoher Kilometerleistung und hervorragenden Fahreigenschaften."

erleister

t den Beweis:

G 800+S. 57.937 Kilometer.

Stahlgürtelreifen

Jackie Stewart, dreifacher Weltmeister der Rennfahrer: „Dieser Reifen hatte fast 60.000 km runter, als ich mit ihm auf die Teststrecke ging.

Beim Durchfahren der Slalomstrecke reagierte er immer noch absolut spurtreu – was mich nach dieser Kilometerleistung sehr beeindruckte.

Auch der Bremstest war überzeugend. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h war der Bremsweg kürzer als 25 m: phantastisch!

Diese Kombination von Kilometerleistung, Bodenhaftung, Kurvenstabilität und Bremsverhalten macht den Goodyear G 800 + S Meisterleister zu einem der besten Reifen, die man für sein Geld bekommen kann.

Ein Kompliment an die Techniker. Sie haben gute Arbeit geleistet."

GOODYEAR

Wenn Sie Leistung wollen

BASTOS
CIGARETTES

Cigarettes
de Qualité
Supérieure et de
Grande Tradition

pbc france

20 CIGARETTES SANS FILTRE DM 2,10 BOUT FILTRE DM 2,20

Dachgepäckträger

die der Fahrsicherheit zuliebe nicht überschritten werden sollten, liegen deutlich unter diesem Wert. In der Regel billigen die Firmen bei Kleinwagen und Mittelklasseautos Dachlasten zwischen 40 und 60 kg, lediglich für einige größere Wagen (Alfa Romeo, BMW, Citroen, Ford, Opel) werden Lasten bis zu 80 kg zugestanden. Der Saab 99 und die Volvo-Limousinen dürfen bis zu 100 Kilogramm auf dem Dach schleppen.

Guter Kauf: starre Träger

Generell lassen sich Gepäckständer in zwei verschiedene Arten unterteilen – in starre und zerlegbare. Gute demontierbare Träger, wie der von der Firma Heinrich Eckel (8 München 19, Dachauer Straße 233) angebotene Typ „Demonta", kosten im Fachhandel etwa 70 Mark. Starre Träger mit vergleichbaren Abmessungen, ebenfalls bei Eckel sowie bei der Firma Karl Rossknecht (7798 Pfullendorf, Postfach 1140) erhältlich, sind um etwa 30 Prozent teurer.

Wer häufig Gegenstände aufs Dach schnallt und auf diese Art bepackt lange Strecken absolviert, sollte ungeachtet der etwas höheren Anschaffungskosten dem starren Träger den Vorzug geben. Denn die aus verzinkten Rohren gefertigten Ausführungen sind nicht nur wesentlich stabiler als die billigeren Exemplare, sondern meistens auch erheblich besser verarbeitet.

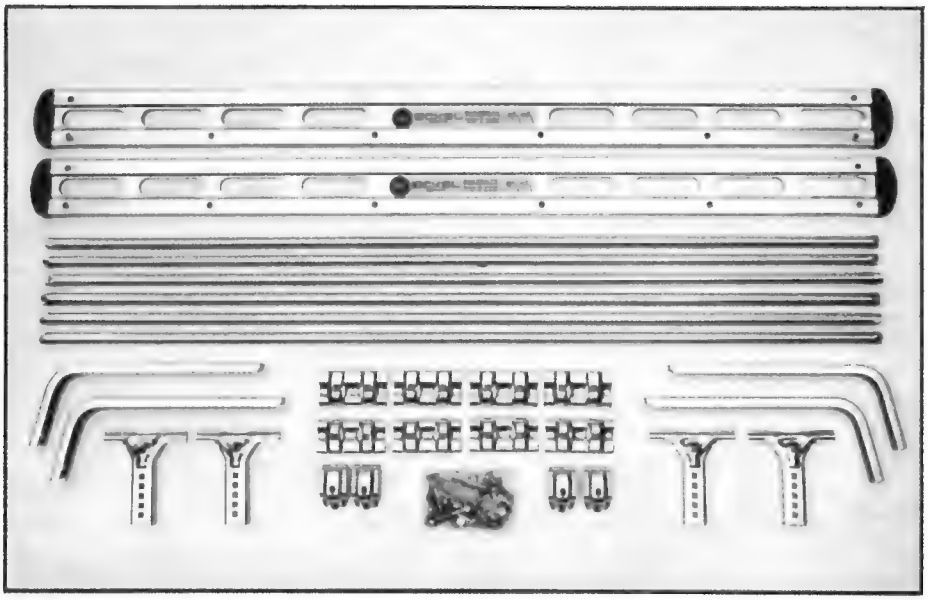
Der neben dem günstigen Preis für die zusammenschraubbaren Träger sprechende Vorteil – daß sie bei der Aufbewahrung in zerlegtem Zustand weniger Platz beanspruchen – spielt in der Praxis nur eine untergeordnete Rolle. Ist der Trä-

ger nämlich erst einmal montiert – das dauert etwa 20 Minuten und geht bei primitiven Ausführungen, wie etwa beim 30 Mark-Angebot von Quelle, häufig nicht ohne leichte Verletzungen an den scharfkantigen Profilen vonstatten –, wird er erfahrungsgemäß schon aus Bequemlichkeit nicht mehr zerlegt.

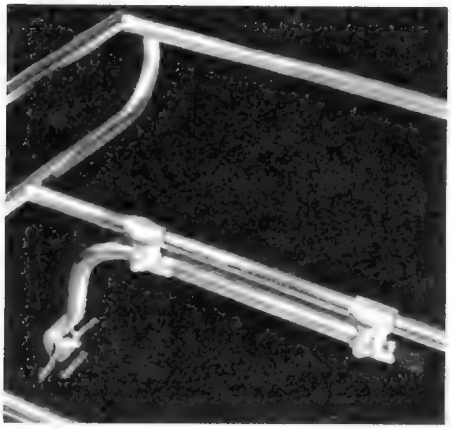
Die Spannweite der Träger-Stützfüße kann bei den gebräuchlichen Exemplaren variiert werden. Dennoch ist es ratsam, vor dem Kauf den Abstand zwischen den Befestigungspunkten am Auto, den beiden Regenleisten, abzumessen. Denn nicht alle Träger passen gleich gut auf besonders schmale oder besonders breite Wagendächer.

Generell ist solchen Exemplaren der Vorzug zu geben, deren Befestigungsschrauben mit Rändelmuttern versehen sind: Sie ersparen beim Auf- und Abbauen den lästigen Griff zum Werkzeug. Vorteilhaft sind auch enge Abstände zwischen den einzelnen Stegen des Gepäckträgerbodens – sie gewährleisten, daß auch klein bemessene Gegenstände einen sicheren Platz auf dem Dach finden.

Das TÜV-Prüfzeichen auf dem Gepäckträger (oder dessen Verpackung) garantiert keinesfalls außergewöhnlich gute Qualitäten: Denn der TÜV beschränkt sich hauptsächlich darauf, scharfe Kanten zu beanstanden sowie auf einfachen Zusammenbau und sichere Befestigung zu achten.

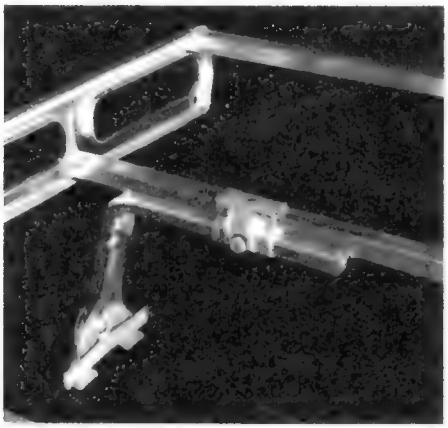


32 Einzelteile und ein Paket Schrauben: Demonta-Träger von Eckel.



Teuer und stabil: starrer Rossknecht-Träger aus verschweißten Rohren.

Fotos: Seufert



Billig und labil: zerlegbarer Quelle-Träger aus Profilblechen.

Mit Dachlast: verhalten fahren

Vollgepackte Dachständer beeinflussen die Fahrsicherheit eines Autos nachteilig, denn grundsätzlich gilt: Je tiefer der Wagen-Schwerpunkt liegt, um so besser ist die Straßenlage. Durch die Dachlast wird der Schwerpunkt naturgemäß nach oben verlagert – die Stabilität des Wagens bei Richtungsänderungen und bei Seitenwind ist dadurch deutlich schlechter als bei normaler Belastung.

Um dennoch eine möglichst günstige Schwerpunktslage zu realisieren, sollten vor allem leichtere Gepäckstücke auf dem Dach transportiert werden. Die empfohlene Dachlast ist unbedingt einzuhalten, wobei das Eigengewicht des Trägers – die gebräuchlichen, stabilen Exemplare wiegen etwa fünf Kilogramm – mit eingerechnet werden muß.

Auch darf das zulässige Gesamtgewicht durch die Dachlast nicht überschritten werden: Übertretungen in Höhe von zehn Prozent werden von der Polizei mit 20 Mark Verwarnungsgeld geahndet. Bei höheren Überschreitungen ist mit einem wesentlich kostspieligeren Bußgeldbescheid (maximal 300 Mark) zu rechnen.

Zur rutschfesten Verankerung des Ladegutes auf dem Träger eignen sich Expanderzüge oder sogenannte Gepäckspinnen am besten. Außerdem empfiehlt es sich, Ladung und Schraubenverbindungen – insbesondere die Regenrinnen-Befestigung – hin und wieder auf einwandfreien Sitz zu überprüfen.

Die Zuladung auf dem Dach kostet mehr Leistung, als gemeinhin angenommen wird: Das Dachgepäck erhöht den Luftwiderstand ganz beträchtlich, was sich auf die Beschleunigung oberhalb 80 km/h ebenso deutlich auswirkt wie auf die Höchstgeschwindigkeit. Das zeigten von auto motor und sport durchgeführte Messungen deutlich: Ein normalerweise knapp 140 km/h schneller Renault 5 brachte es mit 50 kg sperriger Dachlast nur noch auf die bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 107,5 km/h. Und selbst bei einem gut motorisierten BMW 2002 bewirkte die schlechtere Aerodynamik eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit um rund 30 km/h.

Die schlechtere Windschlüpfigkeit beeinflußt natürlich auch den Benzinkonsum nachteilig: Je nach Luftangriffsfläche der Dachlast, Fahrweise und zur Verfügung stehender Motorleistung muß mit einem zwischen 20 und 40 Prozent höherem Verbrauch gerechnet werden. *W. S.*

Aud

Zwei besonders s

Mehr Sicherheit und K

Audi 100 L »Tizian«

Mehr Sicherheit und Komfort:

Metallic-Farben. Sie können unter den Farben tizian und marathon wählen.

Halogen-Scheinwerfer. Zwei starke Halogen-Scheinwerfer sind im Frontgrill eingebaut.

Nackenstützen. Die Vordersitze sind mit zwei gepolsterten Nackenstützen ausgerüstet.

Automatik-Gurte. Die Automatik-Gurte sind in einem Gehäuse aufgerollt und lassen sich mit einem Handgriff anlegen.

Vier Türen. Vier Türen ermöglichen Ihnen bequemes Ein- und Aussteigen.

Radio. Das Autoradio „Emden" für UKW, MW und LW.

i 100.
chöne Angebote:
mfort. Für weniger Geld.

Audi 100 L »Marathon«

Samt-Velours-Polster. Die anatomisch geformten Sitze sind mit weichem Samt-Velours bezogen. Für viel Sitz-Komfort auch auf langen Strecken.

Weniger Geld:

Wir bieten Ihnen zwei Audi 100 L, die rund DM 1.000,– weniger kosten, als sie nach der unverbindlichen Preisempfehlung mit dieser Ausstattung eigentlich kosten müßten.

Wir nehmen Ihren Gebrauchtwagen günstig in Zahlung. Und wir machen Ihnen ein schnelles, problemloses Angebot, wenn Sie mit uns über Finanzierungsfragen sprechen.

Bei Ihrem Audi-Händler.

Billigware

Test Toyota 1000: schlichter Kleinwagen mit umfangreicher Ausstattung und günstigem Preis.

Als die Sparwelle im vergangenen Jahr einen Kleinwagen-Boom auslöste, entschloß sich Japans größter Automobilhersteller Toyota, sein Angebot auf dem deutschen Markt durch ein kleines Auto zu komplettieren — den Toyota 1000.

Daß das in Japan „Publica" genannte und dort schon seit Jahren fest etablierte Modell erst ziemlich spät — nämlich Anfang dieses Jahres — nach Deutschland kam, zeugt von einer gewissen Unbeweglichkeit des Großkonzerns: Knapp zwölf Monate vergingen, bis der Tausender den speziellen Bedürfnissen des hiesigen Marktes angepaßt war und zum Export freigegeben wurde.

Auf einen Blick

Sehr reichhaltig ausgestattete, durchschnittlich verarbeitete, zweitürige Limousine. Schmaler Innenraum mit wenig Platz im Fond, ausreichend großer Kofferraum. Lauter, unelastischer Vierzylindermotor. Knapp ausreichende Fahrleistungen, durchschnittlicher Benzinverbrauch (Normal). Unbefriedigende Fahreigenschaften, geringer Fahrkomfort. Günstiger Anschaffungspreis, niedrige Unterhaltskosten.

Viele Extras für wenig Geld

Um dem konventionell gebauten (Frontmotor, Hinterrad-Antrieb) und zudem mit einer hausbacken wirkenden, nach hinten unübersichtlichen Fastback-Karosserie versehenen Toyota in der von

Fotos: Seufert

Der unscheinbar aussehende Toyota 1000 besitzt Frontmotor und Hinterradantrieb — ein Kleinwagen alter Schule.

Mercedes-Benz, 200 D, Bj. 73, 206.000 km

Trotzdem Bestzustand durch das Polifac-Wertpflege-System

Mercedes-Benz, 200 D, Bj. 73, 206.000 km: Regelmäßige Wäsche mit Wasch & Wax Auto-Shampoo, zweimal im Jahr die Spezial-Kur aus dem Polifac-Wertpflege-System: So garantiert das Polifac-Wertpflege-System Bestzustand auch bei Dauerbeanspruchung und schädlichen Einflüssen.

Das Polifac Wertpflege System
GARANTIERT BESTZUSTAND

NORMAL:

REINIGEN
Gibt Glanz und Schutz in einem Gang

SCHÜTZEN
Gibt robusten Wetterschutz

PFLEGEN
flüssig
Creme
Gibt gepflegten Dauerglanz

SUPER:

REINIGEN
Gibt matten Lacken porentiefe Frische

SCHÜTZEN
Gibt shampoofesten Langzeitschutz

PFLEGEN
Die Polifac-Spezial-Kur
Gibt muden und verbrauchten Lacken neuen Glanz + neuen Schutz

Einmal dabei sein

★ Monza
★ Silverstone
★ Zeltweg
★ Mantorp Park

**Gewinnen Sie für uns einen neuen Abonnenten.
Dann haben Sie Ihr Ticket schon halb in der Tasche.
Und dieses kernige Racing-Feuerzeug dazu.**

Wenn Sie einen neuen auto motor und sport Abonnenten gewinnen, ist Ihnen dieses Gasfeuerzeug schon sicher. Aber das ist noch nicht alles, was Sie bei dieser Aktion gewinnen können. Denn unter allen bis spätestens 30.7. eingesandten Teilnahmetickets verlosen wir vier Flugreisen zu großen internationalen Rennen:

1. Preis: Flugreise für 2 Personen zum Großen Preis von Italien in Monza, 5.9.—7.9.75

2. Preis: Flugreise für 1 Person zum Großen Preis von Österreich in Zeltweg, 16.8.—17.8.75.

3. Preis: Flugreise für 1 Person zum Europameisterschaftslauf Formel II in Silverstone/England, 29.8.—31.8.75.

4. Preis: Flugreise für 1 Person zum Int. Tourenwagen-Rennen, Mantorp-Park/Schweden, 22.8.—24.8.75.

Eingeschlossen bei allen Reisen sind: Hin- und Rückflug, Hotel mit Frühstück, Besuch der Trainingslaufe und des Rennens. Abflugsort für alle Reisen ist Essen/Mühlheim. Änderungen des Flugplans vorbehalten. Eine Barauszahlung der Gewinne ist ausgeschlossen.

auto motor sport

Einsendeschluß für die Verlosung ist der 30.7.75 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen

Teilnahme-Ticket

Coupon ausschneiden und einsenden:

MOTOR PRESSE STUTTGART, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Ich habe für auto motor und sport einen neuen Abonnenten geworben (keinen Familienangehörigen). Bitte schicken Sie mir mein Racing-Feuerzeug sofort nach Eingang der ersten Zahlung zu. Sollte ich unter den Gewinnern der ausgelosten Flugreisen sein, werde ich von Ihnen telefonisch/telegrafisch benachrichtigt.

Hier meine Anschrift:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße

Telefon Nr.

Der neue Abonnent:

Name, Vorname

PLZ, Wohnort, Straße

Ich möchte für mindestens 1 Jahr auto motor und sport von Ihnen im Abonnement beziehen zum Jahrespreis von DM 52,40 (Ausland DM 67,80) inkl. Zustellgebühren. Ich bin im letzten halben Jahr kein Abonnent von auto motor und sport gewesen. Das Abonnement beginnt ab der nächst erreichbaren Nummer. Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Woche nach Bestelldatum von dieser Vertrag zurücktreten kann.

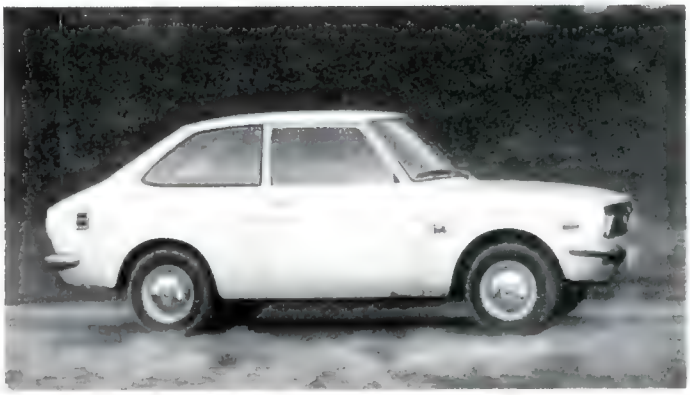
Datum Unterschrift des neuen Abonnenten

ams 11/75

Test Toyota 1000

modernen Frontantriebs-Konstruktionen beherrschten Einliter-Klasse den Einstand zu erleichtern, wurde von einer Praktik Gebrauch gemacht, die von den Autofirmen wenig geübt, von den Kunden aber um so mehr geschätzt wird: Der mit einem Anschaffungspreis von 7650 Mark vergleichsweise billige Toyota erhielt serienmäßig eine Komplett-Ausstattung (siehe Kasten), wie sie keiner der wesentlich teureren Konkurrenten bietet.

Die ungewöhnlich reichhaltige Ausstattung kann freilich nicht darüber hinwegtäuschen, daß der Toyota ein Großserienauto einfachster Machart ist. Denn er besitzt einige Dinge, die in funktionellerer und praxisgerechterer Ausführung höheren Gebrauchswert bieten



Nicht sonderlich attraktiv: Fastback-Karosserie.

Gut verstellbar, aber schlecht profiliert: Kunststoff-Sitze.

Glattflächig und gut beladbar: 208 Liter-Kofferraum.

würden als manches Extra – beispielsweise als die Wärmeschutz-Verglasung.

Dazu gehören unter anderem die zwar mit pflegeleichtem, aber wenig atmungsaktivem Kunststoff bezogenen Sitze, deren Profilierung nicht befriedigen kann: Bei forcierter Kurvenfahrt bieten sie zu wenig Seitenhalt.

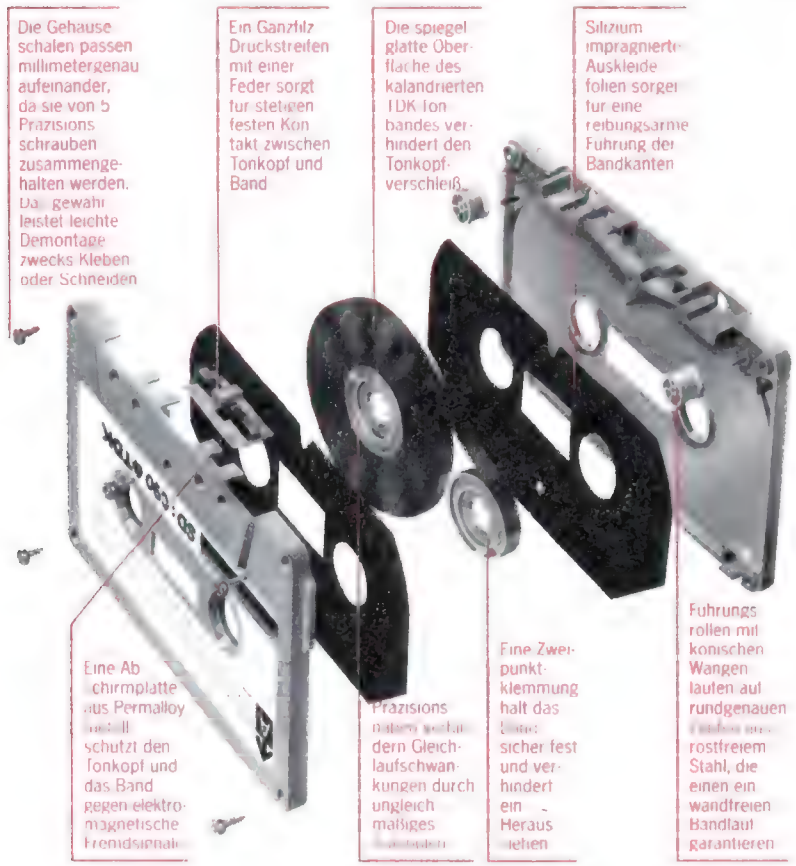
Die Sitzposition selbst läßt dank des relativ steil angeordneten Lenkrads keine Wünsche offen. Auch großgewachsene Personen können im kleinen Toyota ausreichend bequem sitzen, da sowohl die Sessel als auch deren Lehnen günstige Verstellmöglichkeiten aufweisen.

Zur Serienausstattung gehören

- Textilgürtelreifen
- Scheibenbremsen vorn, lastabhängiger Bremskraftregler für die Hinterachse
- Getönte Scheiben
- Beheizbare Heckscheibe
- Ausstellfenster hinten
- Liegesitze
- Kopfstützen vorn
- Mittelwellen-Radio
- Rückfahrscheinwerfer
- Tankschloß

Nicht besonders griffgünstig sind die Bedienungselemente placiert: Während bei modernen Autos die wichtigsten Funktionen mit Hebeln an der Lenksäule gesteuert werden, sind die Zugschalter beim Toyota verstreut am Armaturenbrett angeordnet. Um den Wischerschalter zu erreichen, muß um das Lenkrad herumgegriffen werden – der elektrische Wascher (die ersten importierten Autos waren wie der Test-

An diesen Punkten wird die Qualität einer TDK-Kassette sichtbar.



Die Kassetten-Serie von TDK führt jetzt auch in Deutschland die TDK-Hi-Fi-Qualität bei Tonbändern und Kassetten ein.
TDK ist der Kassetten-Spezialist für Hochleistungskassetten

und Super-Bänder mit perfektem Klang und ausgezeichneter Dynamik. TDK bietet Ihnen Ton-Perfektion.

TDK Qualität die hörbar ist.

wagen noch mit einem pneumatischen Gummiknopf-Wascher ausgerüstet) wird durch eine Drehbewegung des Schalters in Aktion gesetzt.

Instrumente und Kontrollleuchten liegen direkt im Blickfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und gut abzulesen. Neben dem Tachometer besitzt der Japaner noch eine Kombianzeige, die über Wassertemperatur und Benzinvorrat informiert.

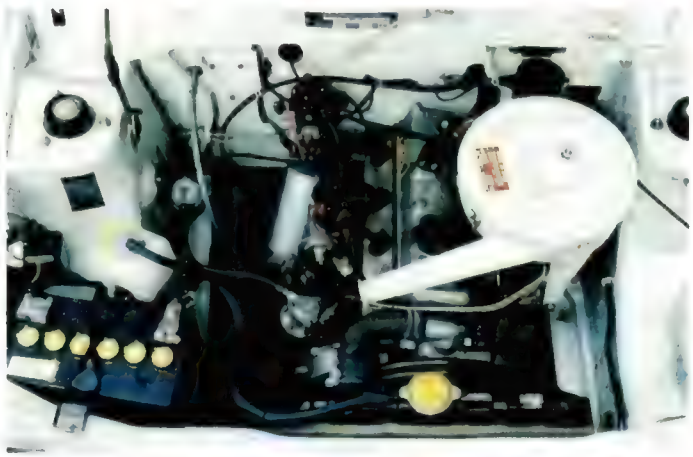
Die Heizung, die mit übersichtlichen Hebeln in Armaturenbrettmitte reguliert und durch ein Zweistufen-Gebläse unterstützt werden kann, konnte ebenfalls nicht überzeugen: Ihre Kapazität ließ erheblich zu wünschen übrig.

Besser ist es mit der Belüftung bestellt: Neben zwei drehbaren Rosetten am Armaturenbrett gibt es oberhalb des Mitteltunnels ein Luftgitter, dessen Durchsatz allerdings nicht reguliert werden kann. Als zusätzliche Frischluftquelle stehen die hinteren Ausstellfenster zur Verfügung.

Mit dem reichhaltigen Angebot an Extras will die Aufmachung des Innenraums nicht so recht harmonieren. Hier geht es ziemlich nüchtern zu – das zeigen der mit schwarzen Gummimatten ausgelegte Boden und die reichliche Verwendung von Kunststoff-Materialien für die Verkleidung von Türen und Armaturenbrett.

Zudem macht ein Blick unter das Armaturenbrett deutlich, daß am Toyota kräftig gespart wurde: Kabel, Bowdenzüge und Schläuche präsentieren sich ohne jegliche Abdeckung – ein Gefühl von solider Verarbeitungsqualität kann nicht aufkommen. Diesen Eindruck bestätigen

Gute Handlichkeit und reichhaltige Serienausstattung gehören zu den Vorzügen des kleinen Toyota. Nicht überzeugen kann das Finish: Unter dem Armaturenbrett präsentieren sich Kabel und Schläuche ohne jede Verkleidung. Der wartungsfreundliche Vierzylinder arbeitet unkultiviert und unelastisch — er verhilft dem Japaner nur zu mäßigen Fahrleistungen.



blecherne Geräusche, die sowohl beim Türenschließen als auch beim Fahren auf holprigem Kopfsteinpflaster auftreten.

Begrenztes Raumangebot

In puncto Raumausnutzung kann der Toyota mit modernen, kompakten Fronttrieblern gleicher Größe nicht mithalten. Das sehr schmal geratene Auto (1450 mm) ist etwa so lang wie ein Fiat 127, bietet aber wesentlich weniger Platz im Innenraum.

Nur auf den vorderen Sitzen steht, wenn man von der geringen Ellbogenfreiheit einmal absieht, genügend Platz zur Verfügung. Im Fond geht es dagegen wegen mangelnder Kopf- und Kniefreiheit sehr beengt zu.

Mit 208 Liter Fassungsvermögen nach auto motor und sport-Norm entspricht der glattflächige und gut zugängliche Kofferraum dem in dieser Klasse gebotenen Standard.

Schlecht schneidet der Toyota ab, wenn es um die maximal zulässige Zuladung geht: Das 750 kg schwere Auto darf nur mit 295 kg beladen werden – mit vier je 75 kg schweren Personen an Bord ist die zulässige Grenze schon erreicht. Daher kann er auch nicht als echter Viersitzer und schon gar nicht als vollwertiges Familienauto gelten. Denn selbst wenn lediglich zwei Kinder auf den Rücksitzen Platz nehmen, darf nur noch leichtgewichtiges Gepäck mitgeführt werden.

45 PS und Normalbenzin

Der längs über der Vorderachse eingebaute Vierzylinder-Reihenmotor ist nicht neu: Der 993 Kubikzentimeter große Kurzhuber tat bereits im Vorgänger-Modell des Toyota 1000, einer lediglich etwas altmodischer aussehenden Publica-Version, Dienst und wurde für den Einsatz in den nach Deutschland exportierten Tausendern aus steuerlichen Gründen auf 45 PS gedrosselt.

Die mit einer seitlich im Zylinderblock gelagerten Nockenwelle ausgerüstete Maschine erreicht ihre Nennleistung bei 5600 U/min und darf trotz der relativ hohen Verdichtung von 9,0:1 gerade noch mit Normalbenzin betrieben werden. Den Motorraum füllt sie lediglich in der Länge aus. Rechts und links des

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 72 x 61 mm, Hubraum 993 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 45 PS bei 5600 U/min, spezifische Leistung 45,2 PS/Liter, maximales Drehmoment 6,7 mkg bei 3800 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5600 U/min) 11,4 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, 1 Fallstrom-Registervergaser, mechanische Benzinpumpe, 40 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 40 Ah, Drehstromlichtmaschine 480 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,684 (15,104), II. 2,050 (8,405), III. 1,383 (5,670), IV. 1,0 (4,1), R. 4,316 (17,695), Achsantrieb 4,1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulisches Einkreis-Bremssystem, Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4½ J x 12, Gürtelreifen Dunlop SP 68 155 SR 12.

ABMESSUNGEN

Radstand 2160 mm, Spur 1235/1200 mm, Außenmaße 3695 x 1450 x 1380 mm, Innenbreite vorn 1180 mm, hinten 1165 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 875 mm, hinten 845 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 410 mm, Knieraum hinten 70 bis 180 mm, 3½ Lenkraddrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 208 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 750 kg (davon Vorderachse 420 kg, Hinterachse 330 kg, Gewichtsverteilung 56,0:44,0), zulässiges Gesamtgewicht 1045 kg, Zuladung 295 kg, Personenindexzahl 3,5, zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 400 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 16,6 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 24,2 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	140,1 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	3,6 s
0 bis 60 km/h	4,8 s
0 bis 80 km/h	11,6 s
0 bis 100 km/h	19,3 s
0 bis 120 km/h	36,5 s
1 km mit stehendem Start	40,0 s
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	6,6 s
40 bis 80 km/h	19,3 s
40 bis 100 km/h	31,5 s
40 bis 120 km/h	52,9 s
1 km ab 40 km/h	43,9 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	46 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	80 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin

Testverbrauch . . . . 9,1 L/100 km

WARTUNG

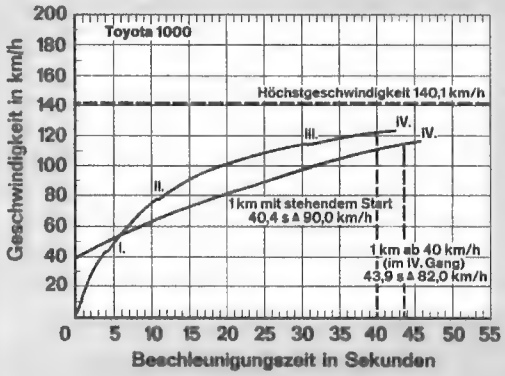
Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

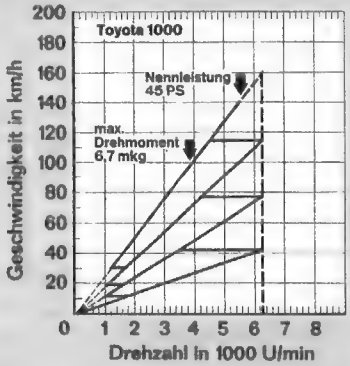
RICHTPREIS

Limousine zweitürig DM 7650,–

Hersteller: Toyota Motor Comp. Ltd., Toyotashi, Aichi-ken, Japan.

Importeur: Deutsche Toyota Vertrieb GmbH & Co KG, 5021 Königsdorf, Zur Mühle 2.





Triebwerks, wo alle wichtigen Nebenaggregate angeordnet sind, ist genügend Platz frei, so daß von einer beispielhaften Wartungsfreundlichkeit gesprochen werden kann.

Damit sind die Vorzüge des Motors aber auch schon weitgehend erschöpft, denn in Leistungsentfaltung und Laufkultur hat er bestenfalls Durchschnittliches zu bieten. Zudem sind seine Kaltlaufeigenschaften schlecht: Das Triebwerk muß nach dem Kaltstart lange mit Choke gefahren werden und reagiert dabei nur unwillig auf Gaspedalbewegungen.

Auch bei betriebswarmem Motor lassen die Vergaserübergänge im unteren Drehzahlbereich zu wünschen übrig, ebenso wie das Durchzugsvermögen: Für die Beschleunigung im vierten Gang ab 40 km/h braucht das Einliter-Auto über eine halbe Minute, bis 100 km/h erreicht sind.

Auch in der Beschleunigung aus dem Stand (siehe Vergleichstabelle) verhilft der ausreichend drehfreudige, aber sehr geräuschvoll arbeitende Vierzylinder dem Toyota nur zu Durchschnittswerten. Lediglich in der Spitzengeschwindigkeit erwies sich der kleine Japaner der Konkurrenz als leicht überlegen.

Sehr sparsam ist er übrigens nicht: Er begnügt sich zwar mit Normalbenzin, konsumiert davon aber durchschnittlich 9,1 L/100 km.

Schlecht abgestimmtes Fahrwerk

Das Fahrwerk des Toyota 1000 weist keine aufwendigen Konstruktionsmerkmale auf: Die Vorderräder sind einzeln an Querlenkern und Federbeinen aufgehängt, hinten übernimmt eine starre Achse mit Längsblattfedern die Radführung. Textilgürtelreifen der Größe 155 SR 12 sowie Scheibenbremsen an den Vorderrädern und ein lastabhängig arbeitender Bremskraftregler für die Hinterachse gehören zum serienmäßigen Lieferumfang.

Daß der Toyota im Fahrverhalten schlechter abschneidet als andere Autos mit ähnlich simplen Fahrwerken, liegt in erster Linie an der unbefriedigenden Feder/Dämpfer-Abstimmung

Zum Vergleich		Toyota 1000	Fiat 127	Opel Kadett 1.0	Renault 5 TL	VW Polo
Hubraum	ccm	993	903	993	956	895
Leistung	PS bei U/min	45/5600	45/6000	40/5400	44/5500	40/5900
Verbrauch	L/100 km	9,1	7,5*)	9,1	8,2*)	8,6
Preis	DM	7 650,–	7 490,–	8 815,–	8 125,–	7 500,–
Beschleunigung in s						
0– 60 km/h		6,8	6,2	8,3	7,6	6,9
0– 80 km/h		11,6	10,4	15,1	12,7	11,3
0–100 km/h		19,3	16,7	26,3	21,0	18,2
0–120 km/h		36,5	30,7	–	41,3	37,5
1 km mit stehendem Start		40,0	38,8	43,3	41,1	40,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	140,1	139,5	127,7	136,4	133,5

*) = Superbenzin

auto motor sport

Testzeugnis

Toyota 1000

Bewertung:
1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

Prüfpunkt	Bewertung
● AUSSTATTUNG Außergewöhnlich reichhaltige Serienausstattung (u. a. getönte Scheiben, heizbare Heckscheibe, Radio, Kopfstützen, Gürtelreifen, elektrischer Scheibenwascher), schwache Heizung.	1
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Übersichtliche Instrumente, teilweise unpraktisch placierte Bedienungselemente. Sehr leichtgängige und exakte Mittelschaltung. Dank leichtgängiger und genauer Lenkung gutes Handling.	2
● FAHRSICHERHEIT In Kurven deutliche Übersteuerneigung, geringe Stabilität bei schnellen Richtungswechseln. Unbefriedigender Geradeauslauf, sehr seitenwindempfindlich. Schlechte Wintereigenschaften wegen geringer Belastung der angetriebenen Hinterräder.	5
● KAROSSERIE Zweitürige, unscheinbar aussehende Fastback-Karosserie mit unübersichtlicher Heckpartie. Für vier Personen nur knapp ausreichender Innenraum, wenig Platz auf den Rücksitzen. Mittelgroßer, glattflächiger Kofferraum. Durchschnittliche Verarbeitungsqualität.	4
● KOMFORT Wenig Fahrkomfort durch zu weiche, unharmonische Feder/Dämpfer-Abstimmung. Wenig Seitenhalt bietende Sitze, starke Windgeräusche und lauter Motor.	5
● LEISTUNG Noch ausreichende Fahrleistungen, bei maximal zulässiger Beladung mangelhaftes Temperament. Höchstgeschwindigkeit 140 km/h.	4
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Wartungsfreundlicher, aber lauter Vierzylinder, wenig Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen. Unbefriedigende Kaltlaufeigenschaften. Gut abgestuftes und leicht zu schaltendes Getriebe.	3
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Niedriger Anschaffungspreis, durchschnittlicher Benzinkonsum, Testverbrauch 9,1 Liter Normal/100 km, günstige Unterhaltskosten (Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 20,3 Pf/km; 20 000 km/Jahr . . . . . 16,6 Pf/km; 30 000 km/Jahr . . . . . 15,4 Pf/km). Zu kurze Ölwechsel-Intervalle (alle 5 000 km), Inspektion alle 10 000 km. Günstige Garantiefristen: 1 Jahr oder 20 000 km.	2

und der mangelhaften Führung der hinteren Starrachse.

Eine ausgeprägte, schon bei relativ geringen Kurvengeschwindigkeiten einsetzende Übersteuerungsneigung, unbefriedigender Geradeauslauf und ausgeprägte Empfindlichkeit bei Seitenwind zählen zu den gravierenden Nachteilen seines Fahrverhaltens. Besonders rasch werden die Grenzen der Billig-Konstruktion auf unebener Straße deutlich: Hier neigt die Hinterachse zum Versetzen – der Wagen bricht in Kurven plötzlich aus.

Auch auf dem Komfortsektor kann der Tausender nicht überzeugen: Die Federung vermag Unebenheiten nur schlecht zu absorbieren. Erschwerend kommt hinzu, daß Dröhngeräusche auf holpriger Bahn und starke Windgeräusche den Komfort beeinträchtigen.

Lobende Erwähnung verdient die gute Handlichkeit: Sie ist hauptsächlich ein Resultat der leichtgängigen, lediglich um die Mittellage etwas ungenauen Lenkung und der sehr exakten, spielend leicht zu handhabenden Schaltung. Keinen Grund zur Beanstandung gaben auch die Bremsen, die sich den Fahrleistungen stets gewachsen zeigten.

Obwohl der Toyota 1000 insgesamt nicht das Niveau seiner europäischen Konkurrenten erreicht, bringt er einige günstige Verkaufs-Voraussetzungen mit: eine ungewöhnlich reichhaltige Ausstattung und einen günstigen Anschaffungspreis. Die langen Garantiefristen von einem Jahr beziehungsweise 20 000 Kilometern sind ein weiteres Verkaufsargument. Ob ihm diese Dinge zum Erfolg verhelfen, ist jedoch fraglich, denn die Ansprüche an kleine Autos sind in der letzten Zeit besonders stark gestiegen.

Werner Schrut

Ein neuer Sieg für Opel's Rallyesieger:

Die schönsten Extras serienmäßig!

Grundausstattung heißt beim Opel Ascona: **Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, stufenlos verstellbare Rückenlehnen, Stabilisator** vorn und hinten und manches andere.

Zu all dem gehören jetzt auch noch **Stahlgürtelreifen** und **Wisch/Wasch-Kombischalter** – alles serienmäßig!

Wo finden Sie mehr? Bei soviel Zuverlässigkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit und bei so bestechend guten Fahreigenschaften!

Ascona in Grundausstattung schon für DM **9.725.-** a.W. (unverbindliche Preisempfehlung)

Jetzt mehr denn je: Opel hat den richtigen Wagen für Sie! Vergleichen Sie selbst.

OPEL GM

Jederzeit Sicherheit

GLORIA Auto-Feuerlöscher

- leistungsstark - millionenfach bewährt
- blitzschnell einsatzbereit
- unterbrechbarer Pulverstrahl
- prüfbar - mit Austauschbehälter
- mit Halterung - leicht zu montieren

GLORIA-WERKE · H. Schulte-Frankenfeld KG · **4724 Wadersloh**
Telefon (0 25 23) 10 61-10 67 · Telex 08 9 424

Regelmäßige Wartung der Geräte durch GLORIA-Kundendienststellen - zu finden unter „Feuerlöscher" in den örtlichen Branchen-Fernsprechbüchern

GLORIA schützt mit Sicherheit

DUPLI-COLOR

»Strip-Spray«

ist ein neuer Acryl-Lack aus der Spraydose, der mit einem Spezial-Ablöser wieder »abwaschbar« ist.

Haftet fest auf dem Lack Ihres Wagens. Ohne Anschleifen. Solange Sie wollen. Natürlich regen- und waschstraßenfest. Nach dem »Abwaschen« Originallack garantiert unbeschädigt.

DUPLI-COLOR Strip-Spray, Farbprospekte und Anregungen, in Fachgeschäften und Fachabteilungen für Farben und Autozubehör. Oder schreiben Sie an K.Vogelsang GmbH, D 6954 Hassmersheim.

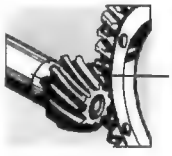
...übrigens: **Farbig fahren – sicher fahren!**

LM LIQUI MOLY

Wenn Ihr Auto laut wird – kündigt sich vielleicht ein teurer Getriebeschaden an!

Lassen Sie es nicht so weit kommen! Tun Sie jetzt etwas gegen unnötig schnellen Verschleiß – und hohe Reparaturkosten. Mit LIQUI MOLY Getriebeoil additiv. Es enthält das Hochleistungsadditiv MoS_2 und wurde speziell entwickelt für das sehr stark beanspruchte Schaltgetriebe und das Differential. Gleich beim Wagenkauf und regelmäßig beim Nachfüllen oder Wechseln des Getriebeöls zugeben. So sichern Sie sich die vollen Vorteile: Viel weniger Verschleiß, weniger Reibung und Geräusch. Ihr Getriebe läuft länger schadenfrei.

Weitere Informationen über unsere Produkte senden wir Ihnen gerne zu – schreiben Sie uns. Das zahlt sich für Sie aus – denn wir halten auch Ihr Auto fit. **LIQUI MOLY GMBH, D 79 Ulm, Postfach 2829**



Hier werden durch hohe mechanische Kräfte (Übertragung der gesamten Motorleistung), hohe Drücke (an der Zahnflanke bis über 200 bar), hohe Temperaturen extreme Anforderungen an den Schmierstoff gestellt.

METZELER

Boote für Sport und Erholung

Brigant Das geräumige Luftboot zum sportlichen Fahren, Wasserskilauf und Segeln. Motorisierbar bis 25 PS. Segelfläche 7,85 qm.

Optimist Ein ideales Lern- und Regattaboot, für Kinder bis 12 Jahre. Vermessungsfähig.

Informieren Sie sich über unser umfangreiches Lieferprogramm.
Kataloganforderungen:
METZELER KAUTSCHUK AG.
Abt. VFV
6990 Bad Mergentheim
Johann-Hammer-Straße 22

Wie Sie Autorennen fotografieren.

Formel F

F wie Foto

Von Rolf Lohberg

Das ist eins, was Pferdekutschen und Autos unterscheidet: Einer Kutsche sieht man gleich an, wenn sie fährt. Aber ein stehendes Auto ist von einem fahrenden optisch nicht gar so verschieden. Daher kommt es, daß die bestgemeinten Rennsport-Bilder vieler Foto-Laien so ungemein langweilig wirken. Was in Wirklichkeit röhrende Dynamik war, zeigt sich auf der Vergrößerung oder im Dia als besten-

Autorennen fotografieren

falls unscharfes Knipsbildchen. Wie lernen Sie, Rennen so zu fotografieren, daß etwas von der Geschwindigkeit, der starken Bewegung, dem Fieber der schnellen Fahrt eingefangen wird? Ist es überhaupt erlernbar? Kommt es auf die Kamera an, den scharfen Blick oder den Zufall?

Auf alles kommt es an, aber erlernbar ist es. Viele haben es gelernt, wenn auch nicht jeder ein solcher Meister geworden ist wie die vier Fotografen, deren Bilder diese Seiten zieren. Diese vier haben wir gebeten, Ihnen – sofern Sie selbst gerne mal ein gutes Motorsport-Foto machen wollen – eine Handvoll Tips zu geben. Das sind die vier Fotografen, dem Alphabet nach:

- Werner Eisele, 36, Werbefotograf in Stuttgart. Seit zehn Jahren widmet er sich – nebenher und als Ausgleich – der Renn-Fotografie.
- Ferdi Kräling, 35, gelernter Kaufmann, in Winterberg-Siedlinghausen (Sauerland). Weil sein Vater Fotograf ist, kam auch er an den Auslöser, bis im Laufe der Jahre ein Beruf daraus wurde. Als Motorsport-Fotograf veröffentlicht er monatlich rund 80 Bilder in Zeitungen, Zeitschriften, in Kalendern und auf Postern.

Solche Fotos gelingen auch Profis nur selten: Thomas Zimmermann hatte den Motorrad-Rennfahrer bereits im Auge, als er noch im Sattel saß.

- Peter Nicot, 33, lebt in Leverkusen-Opladen. Während er nebenher noch einem anderen Beruf nachgeht, besorgt seine Frau Heide das Fotografieren hauptberuflich. Auch sie ist Motorsport-Fotografin: „Bei uns gibt es kleine hausinterne Zweikämpfe, wer die besten Fotos macht."
- Thomas Zimmermann, 32, wohnt in Köln und fotografiert seit zehn Jahren Sportereignisse – darunter mit Vorliebe Rennen: solche mit Autos und solche mit Pferden.

Alle vier haben die Motorsport-Fotografie mehr oder weniger als Amateure begonnen. Ferdi Kräling: „Ich bin zuerst drei- oder viermal als Zuschauer bei einem Rennen gewesen. Da habe ich ein bißchen fotografiert. Erst später kam der Versuch, das auszubauen."

Exakte Gebrauchsanweisungen, wie man denn nun eigentlich Rennen fotografiert, nennt keiner der vier Fotografen. In einem aber stimmen sie völlig überein: Das Wichtigste ist die Erfahrung! Die Rennfotografie lernt man, indem man Rennen fotografiert.

Erfahrung kommt durch Ausdauer. Es ist nicht gesagt, daß in der ersten und zweiten Rennsaison auch nur ein einziges gutes Bild entsteht. Peter Nicot: „Wir haben anfänglich die kleinsten Rennen besucht, um überhaupt in die Materie hineinzukommen!"

Gut. Aber was kommt als erstes? „Als erstes sollen überhaupt ganz andere Sachen fotografiert werden, einfachere Motive, um mit der Kamera vertraut zu werden!" empfiehlt Thomas Zimmermann.

Um mit einer Kamera vertraut zu werden, muß zunächst die richtige gefunden werden. Welche Art empfiehlt sich? Für den Amateur eine Kleinbild-Spiegelreflexkamera mit Prismensucher und Wechseloptik. Dazu zwei Teleobjektive – zunächst eines mit 135 Millimetern Brennweite, später eines mit 400 Millimetern.

Das übliche Normalobjektiv nützt nichts. Der Zufall müßte einem schon sehr freundschaftlich gewogen sein, wenn damit gute Bilder zu machen wären. Autos sind, wenn sie in fotogene Position kommen, meist so weit entfernt, daß sie sich, mit der Normaloptik und 50 mm Brennweite fotografiert, nur als zwei bis drei Millimeter große Würmchen auf dem Negativ zeigen. Der Fernrohr-Effekt des Teleobjektivs ist dringend notwendig.

Freilich: Teleobjektive haben auch ihre Nachteile. Erstens sind sie teuer und zweitens unhandlich. Ein modernes Objektiv von 400 mm Brennweite ist rund 30 Zentimeter lang und wiegt zweieinhalb Pfund – das ist ein ganz schöner Brocken. Es gehört Übung dazu, damit

Technik und Wetter spielen zusammen in diesem dramatischen Bild von Peter Nicot: Die Wagen lösen sich aus dem dämmrigen Nebel.

Motorcraft: Qualitätsteile für die meisten Automarken.

Qualitätsteile: Entworfen, entwickelt und hergestellt für größtmögliche Leistung und Wirtschaftlichkeit Ihres Autos.

Für die meisten Automarken: Für Modelle von Audi, BMW, Citroen, Fiat, Ford, Morris, Mercedes, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Saab, Simca, Toyota, Volvo, VW und viele andere. Motorcraft paßt. In fast jede Marke. Und ist für Ford die Standardausrüstung.

Uberall: An Tankstellen, in Werkstätten, Zubehörgeschäften und bei Ford-Händlern finden Sie das Motorcraft-Programm. Überall in Deutschland. Überall in Europa.

Qualitätsteile - für die meisten Automarken

Zündkerzen · Öl- und Luftfilter · Keilriemen · Zündungsteile · Wischerblätter
Wischerarme · Glühlampen · Signalhörner · Tune-up-Kits (Elektroinspektionssätze)
Kühlsystemteile · Radlager · Pflegemittel · Kühlkonzentrat-Extra

MC/PU/75/01

Autorennen fotografieren

– frei Hand – das Ziel ohne Verwakkeln anzuvisieren.

Drittens haben Teleobjektive ihre optischen Besonderheiten. Ihr Tiefenschärfenbereich ist sehr gering – um so geringer, je stärker sie vergrößern.

„Wir haben anderthalb Jahre gebraucht, um mit Objektiven von 500 Millimetern sinnvoll arbeiten zu können“, gesteht Peter Nicot. „Dabei haben wir viel Fotomaterial verschossen – ohne Ausbeute.“

Welche Szenerie bietet sich bei Autorennen als fotogen an? Es sind da vorwiegend zwei Situationen, die immer wieder in allen möglichen Variationen aufgenommen werden:

- Der Pulk, das einzelne Auto direkt von vorn oder leicht schräg aus der Kurve auf die Kamera zufahrend.

Nun haben Rennwagen eine fürs Ablichten bedauernswerte Eigenschaft: Sie sind sehr schnell. Man kann ihnen also nicht mit dem Teleobjektiv nachlaufen und dabei die Schärfe regulieren. Es geht nur andersherum: Das Objektiv wird vorher auf einen bestimmten Punkt der Piste scharf eingestellt, abgedrückt wird in dem Augenblick, in dem ein Auto in diesen Schärfebereich hineinfährt. Das erfordert äußerste Konzentration und blitzschnelle Reaktion – kurz: gute Nerven.

- Ein Wagen (oder auch zweie dicht beieinander) beim Vorüberfahren von der Seite; die Kamera wird „mitgezogen“.

Bei „Mitziehern“ reicht ein verhältnismäßig kurzes Teleobjektiv – 135 mm

Das typische Mitzieher-Foto (hier von Ferdi Kräling): Die Wagen ziemlich scharf, der Hintergrund verwischt. Das bringt Dynamik ins Bild.

Nicht nur Autos sind interessant — auch die Männer, die sie fahren. Hier eine musterhafte Portraitstudie des Rennfahrers Hans-Joachim Stuck.

Den Scheitel der Kurve scharf anvisieren und, sobald ein Wagen in den Schärfebereich gerät, abdrücken — so entstehen (mit langbrennweitigem Tele) diese Bilder. Foto: Ferdi Kräling.

Alles dynamisch unscharf, aber der Kopf des Fahrers brillant scharf: Ein Meisterbild von Werner Eisele.

c.t.b.-3A

Das Beroflex Objektiv-Programm.

Beroflex-Objektive bringen ein Optimum an Leistung.

Ob Blendenautomatik, Blendenvorwahl, Rastblende oder Blendenelektrik, ob Weitwinkel-, Normal-, Tele- oder Zoom-Objektiv – das Beroflex Objektiv-Programm spiegelt die unerhörte Vielfalt fotografischer Möglichkeiten wider.

Besonders handlich sind die leistungsstarken Beroflex-Auto-Zoom-Objektive: Weitwinkel und Tele in einem „Rohr". Lassen Sie sich von Ihrem Foto-Fachhändler das Programm vorlegen. Auf Beroflex können Sie bauen. Zum vernünftigen Preis.

Die Faszination moderner Fotografie

BEROFLEX

Autorennen fotografieren

Brennweite genügen meist. Die Rennstrecke wird fast im rechten Winkel anvisiert, die Schärfeneinstellung erfolgt schon vorher. Wenn ein Rennwagen auftaucht, wird er im Sucher verfolgt. Er darf dann erstens nicht aus dem Blick verloren werden, und es muß zweitens justament in dem Augenblick abgedrückt werden, in dem er an jenem Punkt angelangt ist, auf den vorher scharf eingestellt wurde.

Könner brauchen, weil sie dem Wagen exakt mit der Kamera folgen, keine „schnellere" Aufnahmezeit als 1/125 Sekunde. Je länger die Belichtungszeit, desto verwischter der Hintergrund, desto größer aber auch die Gefahr, daß das Auto ebenfalls unscharf wird. Werner Eisele: „Mitziehbilder sind immer noch die schönsten. Wenn sich der Rennwagen, den man sehen will, scharf vom verwischten Hintergrund trennt – da kommt das Tempo heraus, die Dynamik."

Beides – der Schuß von vorne und der „Mitzieher" – gelingt nicht zufällig. Der Standort ist wichtig. Gute Fotografen wissen das. Sie suchen sich die Punkte, von denen aus sie operieren, schon beim Training genau heraus.

Amateure haben es da schwerer. Erstens, weil sie nicht seit Jahren mit jedem Meter der Rennstrecke vertraut sind. Und zweitens, weil ihnen die neuen Sicherheitsbestimmungen die besten Standplätze verwehren. Im Ausland sind die Möglichkeiten weit besser. Doch gibt es immerhin an fast jeder Rennstrecke (Salzburg ausgenom-

Morgendämmerung und der Widerschein der Beleuchtung machen den Reiz dieser Zwielicht-Aufnahme aus.

Wie Sie effektvolle Fotos machen

Bei Nacht

Nächtliche Rennfotos sind eine Sache für sich – ein Spezialgebiet, eine Liebhaberei. Viele Berufsfotografen lehnen es ab, nachts an der Rennstrecke die Kamera überhaupt auszupacken. „Nachtfotos interessieren mich nicht", sagt Ferdi Kräling. Peter Nicot ist der gleichen Ansicht: „Nachts fotografieren wir nicht mehr. Es bringt nichts."
Auch Thomas Zimmermann meint: „In der dunklen Nacht wird das nichts" – aber er arbeitet gerne in der Dämmerung, wenn die Autos gerade ihre Scheinwerfer illuminieren. Die Bilder werden bewußt unterbelichtet und vermitteln dadurch den Eindruck von Nachtaufnahmen.
Werner Eisele hingegen experimentiert gern, wenn es dunkel ist: „Zum Beispiel in Le Mans. Die beleuchtete Nummerntafel am Wagen, die verschiedenen Lichtzeichen unten in den Boxen – da können schöne, spannende Mitzieher-Bilder entstehen."
Stimmungsreich sind nächtliche Reportage-Fotos vom Betrieb an den Boxen. Die Hektik, die gespannten Gesichter, der fast unheimliche Wechsel von Licht und Schatten – solche Bilder sind oft spannender als das ganze Rennen. Ferdi Kräling fotografiert diese Szenen mit dem Blitzgerät. Werner Eisele hingegen mag das Blitzlicht nicht — es ist ihm zu steril, zu kalt. Er benutzt lieber hochempfindlichen Film, nimmt große Blenden und lange Belichtungszeiten in Kauf: „Fünfzig Prozent der Bilder sind mit Sicherheit unscharf. Aber manchmal liegt der Reiz in der Unschärfe."

Portraits

Viele Fotografen finden die Gesichter der Rennfahrer, der Mechaniker und auch der Zuschauer besonders interessant. Auch hier ist das Teleobjektiv notwendig. Eine Spezialität für Könner ist es, das Gesicht des Fahrers im fahrenden Wagen zu portraitieren. Es gilt dabei, die geringe Tiefenschärfe des Teleobjektivs so zu nutzen, daß in einem frontal oder schräg von vorne fotografierten Auto nur die Mittelpartie mit dem Kopf des Fahrers scharf ist. Vorder- und Hinterpartie des Fahrzeugs werden automatisch unscharf.

Experimente

Auch bei Motorsport-Aufnahmen gibt es Modeströmungen. Gegenwärtig ist das gestochen scharf abgebildete Auto besonders beliebt. Aber darum braucht sich ein Amateur ja nicht zu kümmern. Er kann experimentieren – kann Weichzeichner benutzen oder Vorsatzlinsen mit verfremdenden Effekten. Ob das Ergebnis schön oder nur maniriert ist, bleibt Geschmackssache. Eine kleine Unschärfe, ein winziger Wischer im Bild können sehr dramatisch wirken. Verschwimmende Konturen durch einen Zoom-Effekt oder längere Verschlußzeiten, als nötig wären, können neue Dimensionen in die Aufnahmen bringen. Außerdem bietet das eigene Fotolabor zusätzliche Möglichkeiten. Zumindest wird so vermieden, daß die eigenen Fotos genauso aussehen wie die von dreihundert anderen Leuten, die ebenfalls an der Strecke fotografiert haben.

KODACOLOR II Film... damit auch Rotkäppchen aufs Bild kommt, wenn Sie Rotkäppchen fotografieren.

Diesen Film gibt es mit 12 und 20 Aufnahmen für alle Kassetten-Cameras und mit 12, 20 oder 36 Aufnahmen für alle Kleinbild-Cameras.

Die wichtigsten Eigenschaften des KODACOLOR II Films:

- Hohe Empfindlichkeit (20 DIN).
- Extrem feinkörnig, daher besondere Schärfe.
- Hohes Auflösungsvermögen, daher excellente Vergrößerungen.
- Brillante Farben – Rotkäppchen beweist es.

Der KODACOLOR II Film zeigt's im Detail. Und in brillanten Farben.

Kodak

Autorennen fotografieren

men — da verzweifeln selbst Berufsfotografen) günstige Aufnahmestandorte auch für die Zuschauer.

Thomas Zimmermann ist sogar der Ansicht, daß jede Rennstrecke, die den Profis etwas bietet, auch für die Zuschauer zumindest einen Platz bereithält, der Chancen auf hervorragende Bilder bietet. Zimmermann hält den Nürburgring für ein sehr gutes Anfängergelände — vor allem das Geschlängel beim Hatzenbach und dem Adenauer Forst.

Ferdi Kräling empfiehlt für Mitzieher-Bilder die Südkehre am Nürburgring, wo die Zuschauer ziemlich hoch sitzen und einen guten Überblick haben. Das Brünnchen am Nürburgring, seiner Ansicht nach der beste Platz, um mit verhältnismäßig einfachen Mitteln gute mitgezogene Sprungaufnahmen zu realisieren, ist für Amateure problematisch geworden. Sie dürfen nicht mehr so dicht heran und können nur mit sehr langen Brennweiten noch zu guten Bildern kommen.

Werner Eisele empfiehlt am Nürburgring vor allem das Karussell. Dort läßt sich von den Zuschauerplätzen schon mit einem 200-Millimeter-Teleobjektiv der ganze Innenraum des Karussells bestreichen — „das ist für einen Amateur eine goldrichtige Sache".

In Le Mans sieht Werner Eisele Chancen für Amateure, zu sehr guten Bildern zu kommen. Peter Nicot empfiehlt Zandvoort, etwa 200 Meter hinterm Start — allerdings nur mit einem 300-mm-Teleobjektiv. Auch Zolder bietet seiner Ansicht nach den Amateuren Chancen — aber nicht ohne 400-mm-Optik. Und in Nivelles gibt es zwei Kurven nach dem Start sowie oben eine scharfe Rechtskurve, wo auch Zuschauer zu guten Bildern kommen können — allerdings mit einer Optik von 50 oder 60 Millimetern Brennweite.

Als die ideale Versuchsstrecke für Foto-Amateure wird nach wie vor Hokkenheim gepriesen. Die Zuschauerplätze machen fast überall gute Fotos möglich — Mitzieher mit der 135-mm-Optik, Kurven-Aufnahmen mit einem Teleobjektiv von 400 Millimetern.

Allerdings können Hockenheim-Bilder kaum Bewunderung auslösen. Es gibt zuviele davon, weil dort jeder knipst. Für die Berufsfotografen ist es besonders schlimm: „Uns fällt zum Hockenheimring überhaupt nichts mehr ein."

Das nächste Extra erscheint im nächsten Heft — Thema: Alles über Stereo im Auto.

Welche Ausrüstung Sie brauchen

Es wurde schon erwähnt: für Amateure kommt — zumindest am Anfang ihrer motorsportfotografischen Bemühungen — nur eine Kleinbildkamera in Frage. Das Mittelformat (6 x 6 cm) ist zu unhandlich — vor allem, wenn Teleobjektive eingesetzt werden. Denn während bei Kleinbild für einen Rennwagen, der etwa 70 Meter entfernt ist, ein Objektiv von 500 mm Brennweite nötig wäre, müßte das gleiche Objektiv bei Format 6 x 6 bereits eine Brennweite von einem Meter haben. Natürlich spielen auch die Preisunterschiede zwischen Kleinbild- und Mittelformat-Apparaturen eine Rolle.

Also: Kleinbild mit der Möglichkeit, die Objektive zu wechseln. Außerdem sollte das Objekt durchs Objektiv anvisiert werden können. Da bleibt dann nur ein Kameratyp: Die Kleinbild-Spiegelreflexkamera mit Prismensucher.

Zwei weitere Vorbedingungen: Schlitzverschluß (heute fast überall üblich) und die Möglichkeit zu kurzen Belichtungszeiten bis herunter zu 1/1000 Sekunde. Zweckmäßig ist schließlich die elektronische Belichtungsmessung durchs Objektiv.

So eingekreist, ist das Angebot am Fotomarkt, soweit es deutsche Fabrikate betrifft, verschwindend klein. Die Japaner liegen vorne. Asahi, Yashica, Canon, Fujica, Mamiya — und so weiter. Sie kosten, für den speziellen Zweck geeignet, im Fotoladen zwischen 600 und 1000 Mark — je nachdem. Festpreise gibt's nicht mehr. Zuweilen erinnert sich der Fotomann daran, daß er Händler ist, und läßt mit sich handeln. Dann wird's billiger. Wird auf Normalobjektiv, das für Rennfotos nicht unerläßlich ist, verzichtet, können noch hundert Mark gespart werden.

Preiswertes gibt es im Groß- und Versandhandel: Bei Porst (in der geforderten Qualität) ab etwa 420 Mark, bei Quelle ab etwa 380 Mark.

Wie sieht es mit den Zusatz-Objektiven aus? Ein Teleobjektiv mit 135 mm Länge kostet für die Kameras aus dem Fotoladen zwischen 350 und 550 Mark (je nach Marke und Lichtstärke), bei Porst und Quelle zwischen 120 und 200 Mark.

Bald werden Sie entdecken: viele Aufnahmen können nur mit einer längeren Brennweite gemacht werden. Wer viel Geld hat, kauft sich zunächst ein Objektiv mit 200 mm, dann eines mit 300 mm und schließlich eines mit 400 mm Brennweite. Wer sparen muß, sollte gleich den großen Schritt tun und ein 400 mm-Objektiv kaufen — vielleicht sogar eines mit 500 mm Brennweite. (In aller Regel dürfte der Amateur mit zwei Objektiven von 135 und 400 mm auskommen.)

Die Langbrennweitigen gehen ins Geld. Knapp tausend Mark zum Beispiel bei der Asahi, fast 1500 Mark bei der Konica. Muß das sein?

Es muß nicht. Einige Firmen haben sich auf Zusatzobjektive für alle möglichen Kameras spezialisiert und sind weit preiswerter. Bei Vivitar (eine amerikanisch-japanische Firma mit Filiale in Frankfurt) kostet zum Beispiel ein automatisches 400 mm-Tele für fast alle Kameras lediglich runde 500 Mark. Es läßt sich wie das Asahi-Original-Teleobjektiv bis Blende 5,6 öffnen (das Konica-Original-Tele geht bis Blende 4,5). Auch beim 135 mm-Objektiv kann auf diese Weise gespart werden. Als Beispiel wieder der Vivitar-Preis: 250 bis 300 Mark.

Die Zusatzobjektive von Porst und Quelle hören bei Brennweite 300 mm auf. Sie kosten ca. 200 bis 270 Mark. Doch finden sich bei den Objektiv-Spezialisten für diese Geräte Teleobjektive mit längerer Brennweite.

Beim Film werden Sie sich zunächst wohl auf hochempfindliches Schwarz-Weiß-Material (mindestens 23 DIN) beschränken. Wenn dann unter hundert geknipsten Aufnahmen nur eine etwas taugt, so tut das nicht so weh.

„Bei 90% aller Rennaufnahmen brauchen Sie Brennweiten zwischen 35 und 200 mm. Ideal: je ein lichtstarkes Vario-Objektiv und ein Zoom."

(Vivitar hat beides.)

Rainer W. Schlegelmilch, 34, seit 1962 auf allen Rennpisten Europas, Nord- und Südamerikas zuhause, gehört zur internationalen Elite der Rennfotografen.

Das „starre" Bild durch Bewegungs-Effekte mit dramaturgischer Spannung anzureichern, ist mit dem Vario-Objektiv vorbildlich gelungen: durch blitzschnelles „Aufziehen" und gleichzeitiges Auslösen. 1/30, Blende 16, Kodachrome II. ▷

Beispiel eines gekonnten „Mitziehers", Zoom-Brennweite ca. 180 mm, 1/60, Blende 5,6, Kodachrome II. Rennwagen scharf, verwischter Hintergrund signalisiert „Bewegung". ▽

Schnappschuß mit der Weitwinkelstellung (35 mm) des Vario-Objektivs: Blende 11, große Schärfentiefe, 1/125. „Fixfocus-Einstellung" bei 2 m für Schnellschüsse ohne Nachstellen der Entfernung.

Vivitar Zoom 3,5/70-210 mm und Vivitar Vario-Focus 2,8/35-85 mm.

Mit diesen beiden Objektiven beherrschen Sie jede Art von „action" rund um die Piste.

Beide bieten die optimale Bildleistung der Vivitar Serie 1 – nicht nur bei unendlich, sondern durch neue Korrektions-Methoden gleichmäßig über den ganzen Einstellbereich hinweg.

Beide sind blitzschnell. Durch die hohe Lichtstärke, durch den kombinierten Einstellring für Entfernung und Brennweite.

Beide sichern Ihnen formatfüllende Bilder, von Rennszenen über Schnappschüsse im Fahrerlager bis zu Motorendetails. So ist z. B. mit dem Zoom 3,5/70-210 mm auf ca. 40 m noch eine Rennwagenlänge „voll drin", während Sie mit dem Variofocus 2,8/35-85 mm bei Weitwinkelstellung bis 11 cm (!) herangehen können. Und zwischen diesen Extremen: die ganze faszinierende Welt der Rennfotografie. Erlebt und festgehalten mit Vivitar.

Ich möchte mehr über Vivitar Serie-1-Objektive wissen.

Name, Vorname

PLZ, Wohnort

Straße, Hausnummer

Näheres über Vivitar-Objektive der Serie 1* bei Ihrem Fotohändler. Oder schicken Sie den Coupon an Vivitar, 6 Frankfurt a. M. 93, Postfach 930264.

*Lieferbar in Automatik-Fassung für Nikon, Canon, Minolta, Olympus OM-1, Konica und Universalgewinde M 42.

Vivitar Serie 1

Jederzeit is

Ein Auto für alle Zwecke gibt es nicht. Aber ein Auto für viele Zwecke. Den Austin Maxi! Ein Auto soll kein Denkmal sein. Aber es soll schön und zeitlos sein. Wie der Austin Maxi! Ein Auto hat immer seinen Preis. Aber ein Auto kann preiswert sein. Wie der Austin Maxi!

Nur DM 10.350,-
(Unverbindliche Preisempfehlung)

Händler- und Service-Organisation in der BRD und West-Berlin:

AACHEN,
Autohaus Dreis, Tel. 02 41/7 30 83
Eisenauer + Lannotte, Tel. 02 41/16 23 78
AHLEN,
Hubert Hastings, Tel. 0 23 82/27 21
ALLAGEN-Mönne,
Auto-Jahle, Tel. 0 29 25/23 07
ALSDORF,
Hubert Nüsser jun., Tel. 0 24 04/12 55
ALTENA/Westfalen,
Klaus Lienkämper & Co. oHG.
Tel. 0 23 52/6 04 30
ALTENBRUCH/Cuxhaven,
Günter Schreiber, Tel. 0 47 22/5 26
ALTENKIRCHEN/Westerwald,
Jürgen Idelberger, Tel. 0 26 81/20 89
ALTENSTADT
Reinhold Schramm, Tel. 0 80 47/20 60
ALZENAU,
Autohaus Amberg, Tel. 0 60 23/4 49
AMBERG,
Reiter & Hofmann, Tel. 0 96 21/8 17 58
ASCHAFFENBURG,
Autohaus Amberg
Tel. 0 60 21/2 14 18/19
ASCHENDORF,
Schulte-Jungeblut OHG.
Tel. 0 49 62/3 19
AUGSBURG,
Peter Schybal Tel. 08 21/55 61 80
R. Stelzer Automobile, Tel. 08 21/3 08 76
BADEN-BADEN,
Hans-Peter Nagel, Tel. 0 72 21/3 26 72
Autohaus Henrik Schwarzer,
Tel. 0 72 21/6 13 40
BAD HERSFELD,
Auto-Center Eckhard Kirschstein,
Tel. 0 66 21/7 22 89
BAD HOMBURG v. d. H.,
Hans Klein + Sohn, Tel. 0 61 72/4 23 89
Auto-Recht KG, Tel. 0 61 72/3 15 55
BAD HONNEF,
Peter Reuffel, Tel. 0 22 24/24 06
BAD KISSINGEN,
Karl-Heinz Fürsch, Tel. 09 71/6 14 13
BAD KREUZNACH,
Autohaus Jung Tel. 06 71/6 33 17
Paul Weber - Kraftfahrzeuge,
Tel. 06 71/3 33 23
BAD MERGENTHEIM,
Bruno Rückert, Tel. 0 79 31/12 44
BAD NAUHEIM,
Karl Hermann Scheerer,
Tel. 0 60 32/6 17 47
BAD OLDESLOE,
Hans-Dieter Feyerabend,
Tel. 0 45 31/1 33 19
BAD VILBEL,
Michael Krage GmbH, Tel. 0 61 89/78 65
BAD ZWISCHENAHN,
Dierk Mengers, Tel. 0 44 03/33 79
BALINGEN,
Anton Godinez, Tel. 0 74 33/66 26
BAMBERG,
Auto-Center, Tel. 09 51/3 37 59
BARDOWICK,
Richard Rech, Tel. 0 41 31/12 11 28
BARKHAUSEN bei Minden,
Walter Böhne, Tel. 05 71/5 31 91
BAUMHOLDER,
Autoreparatur- und Handels-GmbH
Tel. 0 67 53/43 69
BAUSCHLOTT b. Pforzheim,
Autosalon Roger Schweikert,
Tel. 0 72 37/2 79
BAYREUTH,
Rudolf Kell, Tel. 09 21/2 28 22
BECKUM,
Hubert Plankuche Tel. 0 25 21/33 01
BERGISCH-GLADBACH,
Kirch & Nicolin Tel. 0 22 02/6 18 44
BERLIN,
Wolfgang Hinz, Tel. 030/7 84 30 51
Gerlinde Jahn, Tel. 030/4 32 71 04
H. R. ehzenhain, Tel. 030/3 12 43 91
Herbert Schulze Automobile oHG,
Tel. 030/8 86 90 36
Franz Wachs, Tel. 030/4 93 89 67
BETZWEILER-WALDE,
Willibald Link, Tel. 0 74 55/2 56
BIELEFELD,
AHG-Autohandelsgesellschaft mbH & Co
KG, Tel. 05 21/3 50 84
BIELEFELD-BRACKWEDE,
Heinrich Jungeilges, Tel. 05 21/4 08 64
BITBURG/Eifel,
Carl Metzger KG Tel. 0 65 61/34 62
BOCHOLT,
Friedrich Schreiber, Tel. 0 28 71/4 24 11
BOCHUM,
J. Sauerland & Sohn KG,
Tel. 0 23 21/30 15 45
BÖBLINGEN,
Autohaus Wallat KG, Tel. 0 70 31/2 16 54

BONN,
H. Kreider GmbH & Co. KG
Tel. 0 22 21/46 27 64
Auto-Kumpel Tel. 0 22 21/23 20 61
BOTTROP,
Wolfgang Hollmann, Tel. 0 21 42/2 78 29
BOXBERG,
Hans S. Kell Tel. 0 26 92/4 15
BRANDLECHT,
Hans Gerd Paarmann Tel. 0 59 21/49 39
BRAUNSCHWEIG,
Michael Gottschling + Sohn KG,
Tel. 05 31/7 45 48
BREITENFELDE b. Mölln,
Wolfgang Olschewski Tel. 0 45 42/32 63
BREMEN,
Auto Hense KG Tel. 0 42 1/44 50 16-17
J. Herm. Raborn, Tel. 0 42 1/50 21 77
H. W. Reichenbach, Tel. 0 42 1/44 85 11
Autohaus Wulf & OHG Tel. 0 42 1/36 38 42
BREMERHAVEN,
Horst Baecker Automobile
Tel. 04 71/6 30 81
BRENSBACH/Odenwald,
Ernst Dörr, Tel. 0 61 61/4 80
BRUCHSAL,
Willy Hetze Tel. 0 72 51/22 63
BÜNDE,
Helmut Samson, Tel. 0 52 23/87 65
CASTROP-RAUXEL,
Auto-Mühlenbrock, Tel. 0 23 05/1 26 31
CELLE,
Wolfram Friedrich, Tel. 0 51 41/2 84 25
DARMSTADT,
Hans Bryak, Tel. 0 61 51/8 15 66
Rudolf Möbel, Tel. 0 61 51/7 92 50
DAUCHINGEN/Kr. Schwenningen,
Waldemar Brinkratz, Tel. 0 77 20/45 83
DECHING Post Röhmbach,
Karl Bachl, Tel. 0 85 82/4 14
DEGGENDORF,
Adolf Mutzl Tel. 09 91/43 35
DELMENHORST,
Fritz Schröder, Tel. 0 42 21/7 09 42
DETMOLD,
Fritz Siegmeyer, Tel. 0 52 31/2 47 42
DIETZENBACH,
Autohaus Peters, Tel. 0 60 74/2 36 67
DINGOLFING,
Gerhard Singer, Tel. 0 87 31/26 06
DONAUESCHINGEN,
Peter Greuner, Tel. 07 71/47 30
DONAUWÖRTH,
Helmut Jaß Tel. 09 06/59 10
DORMAGEN,
Egon Hungeburth, Tel. 0 21 06/4 71 71
DORTMUND,
Auto Bitter, Tel. 02 31/81 18 32
Autohaus Buschmann GmbH + Co KG
Tel. 02 31/52 22 43
SBS Dortmund GmbH, Tel. 02 31/89 30 71

DUDENHOFEN,
Ing. Ludwig Resch Tel. 0 61 06/20 58
DÜREN,
Autohaus Carl Küppers,
Tel. 0 24 21/7 46 87
DÜSSELDORF,
Auto-Supermarket GmbH,
Tel. 02 11/ 34 30 34
A. Brüggemann + Co. GmbH
Tel. 02 11/7 61 81
Birkelbach & Unkrüer,
Tel. 02 11/67 10 95
Walter Schmitz, Tel. 02 11/37 39 60
Union-Autoreparatur-Werkstatt,
Werner Kuchar, Tel. 02 11/72 35 96
DUISBURG,
Autex Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG
Tel. 0 21 31/2 09 01
DUNUM/Ostfriesland,
Hermann Böck, Tel. 0 49 71/7 48
EBERSHAUSEN üb. Krumbach,
Hermann Lederer, Tel. 0 82 82/34 80
EBINGEN,
Anton Godinez, Tel. 0 74 31/42 37
ECKERNFÖRDE,
Nerge KG Tel. 0 43 51/36 46
EHINGEN/Donau,
Wolfgang Stelzle, Tel. 0 73 91/86 01
ELMSHORN,
Ernst Schwarz, Tel. 0 41 21/2 28 62
ERLANGEN,
Auto-Lehner GmbH, Tel. 0 91 31/3 31 58
ESCHWEILER,
Hubert Adenau Tel. 0 24 03/41 62
ESSEN,
H. Opgen Orth, Tel. 02 01/22 69 08
ETTLINGEN,
Walz & Zimmermann KG,
Tel. 0 72 43/56 52
EUSKIRCHEN-Stotzheim,
Willi Born, Tel. 0 22 51/6 41 63
FEUCHTWANGEN,
H. + H. Schmeißer, Tel. 0 98 52/23 48
FISCHEN/Ammersee,
Auto Salger, Tel. 0 88 09/5 34
FLENSBURG,
Auto-Centrum H. + M. Petersen
Tel. 04 61/1 78 51
FRANKFURT/Main,
Automobile Rigobert Schultz,
Tel. 06 11/44 73 63
E. H. Depireux Tel. 06 11/23 58 64
Autohaus Bernhard Kreitel
Tel. 06 11/78 56 30

FRECHEN-BACHEM bei Köln
Manfred Hohlkeppel, Tel. 0 22 34/8 27 01
FREIBURG,
Autohaus Speck, Tel. 07 61/3 11 31
FREISING,
Siegfried Sahr, Tel. 0 81 61/64 77
FRIEDRICHSHAFEN,
Ottmar Müller, Tel. 0 75 41/4 13 83
FRONROT/Krs. Schwäb. Hall,
Autohaus Hissenbeck KG,
Tel. 0 79 73/2 43
FÜRTH,
Autohaus Enser KG, Tel. 09 11/77 04 63
FULDA,
Friedrich + Maier GmbH + Co KG,
Tel. 06 61/60 36/7
GELDERN,
Bertold Specker, Tel. 0 28 31/45 44
GELSENKIRCHEN-BUER,
Autohaus Meinbrock GmbH + Co
Hande s KG, Tel. 0 23 27/7 39 95
GELSENKIRCHEN-HORST,
Günter Auffenberg, Tel. 0 23 22/6 49 01
GEVELINGHAUSEN,
Franz Josef Becker, Tel. 0 29 04/26 31
GIENGEN-BURGBERG,
Heinz Rödiger, Tel. 0 73 22/78 27
GIESSEN/Klein Linden,
Kerschgerbau, Laun Tel. 06 41/26 61
GÖPPINGEN,
Auto-Seng Tel. 0 71 65/4 33
GÖTTINGEN,
Auto-Rothe Tel. 05 51/3 43 04
GOSLAR,
E. Langanke, Tel. 0 53 21/2 03 33
GRONAU/W.,
Gerhard Kemper, Tel. 0 25 62/33 29
GROSS-GERAU,
Manfred Montag, Tel. 0 61 52/29 27
GRÜNSTADT,
L. Wiegand, Tel. 0 63 59/32 05
GÜTERSLOH,
Helmut Schallück, Tel. 0 52 41/5 17 09
GUXHAGEN/Kr. Melsungen,
Christian Kühlborn Tel. 0 56 65/20 81
HAGE/Ostfriesland,
Claas Ackermann Tel. 0 49 31/72 37
HAGEN-HASPE,
Herbert Schlasse Tel. 0 23 31/4 57 40
HALTINGEN,
Lothar Luhr, Tel. 0 76 21/6 21 95
HAMBURG,
British Car Service GmbH,
Tel. 040/38 18 33
Gebr. Brügmann, Tel. 040/47 75 35
Alfred Dannmeyer, Tel. 040/6 72 45 69
Gätsch + Dethlefs Tel. 040/77 47 75
L. Nemeth + Co Tel. 040/24 48 40
Paul Nutzschke Tel. 040/7 12 84 59
Wolfram Petrick, Tel. 040/43 26 89
Dieter Rothe, Tel. 040/6 41 09 98
Gerhard Siek & Co. Tel. 040/76 60 42 67
Sport-Auto Denha de, Tel. 040/29 78 43
Hans H. Stahlberg, Tel. 040/27 11 21-25
Zander + Hebenstreit GmbH + Co KG,
Tel. 040/6 40 10 53-54
HAMELN,
Friedrich Krüger GmbH,
Tel. 0 51 51/1 28 21
Otto Löhrke Inh. Bernd Löhrke,
Tel. 0 51 51/2 10 89
HANAU,
Mutsek + Häring Tel. 0 61 81/1 34 71
HANNOVER,
Gross & Besse GmbH, Tel. 05 11/46 10 71
Gerhard Koch Tel. 05 11/89 11 50
Fritz Morgenroth KG Tel. 05 11/63 00 07
Georg Röttger, Tel. 05 11/45 14 60

HEIDE,
Auto Mende, Tel. 04 81/37 66
HEIDELBERG,
A. Brüggemann + Co GmbH
Te. 0 62 21/6 10 91-5
Autohaus Reichle & Beur GmbH + Co KG
Tel. 0 62 21/2 49 54-55
HEILBRONN/Necker,
Heilbronner Automobil-Verkaufs-Gesell-
schaft Georg Fend KG,
Tel. 0 71 31/8 10 81-83
Herbert Walz, Tel. 0 71 31/4 11 95
HEPPENHEIM,
Autohaus Bernauer, Tel. 0 62 52/41 91
HERFORD,
Peter Wegers GmbH + Co KG
Automobile Tel. 0 52 21/44 37
HERNE/Westfalen,
Rolke Automobile Tel. 0 23 23/5 24 44
HERTEN,
Josef Gilbert Tel. 0 23 66/3 87 25
HEUSWEILER,
Josef Gregorius, Tel. 0 68 06/83 45
HILBRINGEN,
Raimund Gaspers Tel. 0 68 61/28 18
HILDEN,
Peter Vater, Tel. 0 21 03/5 23 94
HILDESHEIM,
Touren- und Sportwagen Erdmann +
Felske OHG Tel. 0 51 21/5 61 46
HÖXTER,
Otto Löhrke Tel. 0 52 71/23 53
HOF/Saale-Neuhof,
Erhard Weidner, Tel. 0 92 81/8 62 67
HOFHEIM,
E. Starck & Co. Tel. 0 61 92/57 01
HOHENSCHÄFTLARN,
Martin Muhlbauer, Tel. 0 81 78/32 18
HOHENWESTEDT,
Claus Gloy, Tel. 0 48 71/5 32
HOLZHAUSEN,
Otto Bösser, Tel. 0 64 66/70 90
HUSUM,
Horst Leve, Tel. 0 48 41/51 28
IBBENBÜREN,
August Bühner, Tel. 0 54 51/47 66
INGOLSTADT,
Herbert Porsandbörfer, Tel. 08 41/8 18 29
ISERLOHN,
Bremer & Co GmbH, Tel. 0 23 71/3 11 59
Heinrich Burschik, Tel. 0 23 71/4 06 78

ITZEHOE,
Hoppe + Dirstrs KG, Tel. 0 48 21/7 50 15
JECHTINGEN,
Hans-Klaus Bohny, Tel. 0 76 62/81 33
JÜLICH,
Kaspar Schüsseler, Tel. 0 24 61/25 39
KAISERSLAUTERN,
Josef Schlord GmbH + Co KG
Tel. 06 31/5 82 33
KAMP-LINTFORT,
Friedr. John GmbH, Tel. 0 28 42/7565
KARLSFELD b. Dachau,
Heinz Ostermeier, Tel. 0 81 31/9 15 16
KARLSRUHE,
Autohaus Jungen Olm GmbH
Tel. 07 21/6 63 76
KASSEL,
Fritz Lindemann, Tel. 05 61/5 40 46
G. Reuling, Tel. 05 61/2 45 97
KASTER/Kr. Bergheim,
Klaus Schnase Tel. 0 22 72/25 35
KAUFBEUREN,
Gräbl + Hänsche, Tel. 0 83 41/8 43 51
KEMPTEN,
Lander & Ammann Tel. 08 31/28 680
KIEL,
Bücking & Cremer OHG,
Tel. 0431 686500
KIRCHHEIM-TECK,
AB... Auto-Dienst GmbH
Tel. 0 70 21/5 89 26
KIRRLACH,
Johann Gruber Tel. 0 72 54/81 06
KLEINHEUBACH,
Kinser & Dörr, Tel. 0 93 71/42 58
KLEVE-KELLEN
Hans Helmes, Tel. 0 28 21/92475
KÖLN,
Autohaus F. J. Kempen,
Tel. 0 22 31/37 49 81
Auto Lauber KG, Tel. 0 22 1/60 00 96-98
Hubert Liedtke, Tel. 0 22 31/31 36 72
Klaus Wegen GmbH, Tel. 0 22 31/51 43 42
KÖNIGSBRONN,
Helmut Weiler, Tel. 0 73 28/4 11
KONSTANZ,
Luigi Vendrame, Tel. 0 75 31/7 80 66
KORBACH,
Wilhelm Schulze, Tel. 0 66 31/32 32
KREFELD,
Automarkt Zimpel
Te. 0 21 51/77 10 11/12/13
Alfred Wellmann, Tel. 0 21 51/77 52 30

BRITISH LEYLAND-IMPORTEUR: A. BRÜGGEMANN

t Maxi-Zeit

Und natürlich komplett: 4-Zylinder-Front-Quer-Motor, obenliegende Nockenwelle, 1721 ccm, 72 DIN-PS, vollsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe, Vorderradantrieb, Gürtelreifen, Einzelradaufhängung, Hydrolasticfederung, 12-Volt-Anlage, beheizbare Heckscheibe, Zweikreis-Bremssystem, Scheibenbremsen vorn, 4 Türen und riesige Heckklappe. Allzweck-Innenraum. Und dies alles **ohne Aufpreis!**

Austin Maxi – für Maximalisten

KULMBACH,
Werner Schubarth, Tel. 0 92 21/56 60
LAHR-SULZ,
Gunther Sexeuer, Tel 0 78 21/2 61 69
LAHSTEDT,
Gerhard Eckerleben, Tel. 0 51 72/25 55
LANDAU/Pfalz,
Kurt Galant, Tel. 0 63 41/41 76
LANDSBERG/Lech,
Heinz Uwe Dehn, Tel. 0 81 91/16 31
LANDSHUT,
Auto Czekert, Tel. 08 71/2 33 10
LANGENBERG,
H. Daum, Tel. 0 21 27/33 96
LEER,
Joh. Eidtmann, Tel. 04 91/34 20
LEEZEN b. Bad Segeberg,
Kurt Glage Tel. 0 45 52/5 08
LEONBERG-RANTEL,
Fahrzeughaus Schweizer,
Tel. 0 71 52/4 36 49
LEUTKIRCH,
Karl Gernhardt, Tel. 0 75 61/36 66
LICHTENFELS/Seubelsdorf,
Curt Szymansky KG, Tel. 0 95 71/36 54
LIMBURG,
Autohaus Unterfeld, Tel. 0 64 31/2 52 77
LINDAU/Bodensee,
Helmut Schelle, Tel. 0 83 82/31 02
LINNICH,
Walter Berger, Tel. 0 24 62/5 10
LIPPSTADT,
Auto Jahns, Tel. 0 29 41/1 24 65
LÖRRACH,
Werner Krafer, Tel. 0 76 21/6 88 53
LUDWIGSBURG,
Autohaus Theodoridis, Tel. 0 71 41/28 103
LUDWIGSHAFEN,
Hermann Unold, Tel. 06 21/56 40 86
LÜBECK,
Walter Krause, Tel. 04 51/50 18 91
Zastrow & Woldt, Tel. 04 51/4 21 12
LÜDENSCHEIDT,
Reiner Rahardt, Tel. 0 23 51/6 01 28
LÜNEBURG,
Karl Rudiger Michel, Tel. 0 41 31/4 62 68
MAINZ,
Herbert Wein, Tel. 0 61 31/4 15 66
MANNHEIM,
Autohaus Reichle & Baur GmbH & Co KG, Tel. 06 21/81 74 67
MARIENHEIDE/Kerspebach,
Gespers & Jäger, Tel. 0 22 61/6 55 62

MARKTOBERDORF-RIEDER,
Paul Schmid, Tel. 0 83 42/26 37
MEMMINGEN,
Helmut Draxler, Tel. 0 83 31/47 17
MENDEN/Sauerland,
Friedhelm Kleine, Tel. 0 23 73/8 09 29
MINDEN,
Porta Westfalica-Barkhausen,
Walter Böhne, Tel. 05 71/5 31 91
MITTENWALD,
Autohaus Biller, Tel. 0 88 23/4 97
MÖLLN,
Rolf D. Nicolai, Tel. 0 28 41/2 33 39
MÜNCHENGLADBACH,
Autopassage Josef Massler,
Tel. 0 21 61/2 21 16
Willi Kremer, Automobile
Tel. 0 21 61/5 93 26
MONTABAUR,
Auto-Nick KG, Tel. 0 26 02/20 88
MÜLLHEIM,
M. Maier + M. Kucera, Tel. 0 76 31/34 98
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Werner Frühling,
Tel. 089/18 27 06
Auto Burghardt, Tel. 089/3 81 07-255
ASU Auto Service Union KG,
Tel. 089/38 10 71
Recknagel + Niedermeier OHG,
Tel. 089/28 19 51
Auto Wilhelm, Tel. 089/32 54 23
Heinz Wolf, Tel. 089/26 54 88
MÜNSTER/W.,
Ing. W. Brandes, Tel. 02 51/56 381
MÜNSTER-OBERMEL,
Lothar Müller, Tel. 0 51 92/44 99
NENZINGEN,
Lutz Tellkamp, Tel. 0 77 71/20 05
NETTELSTEDT,
Reinhold Mauksch, Tel. 0 57 41/82 13
NETTETAL-KALDENKIRCHEN,
Auto-Reichert KG, Tel. 0 21 57/66 06
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berchtenbreder, Tel. 0 84 31/22 86
NEUHAUSEN A. F.,
Auto-Holacek, Tel. 0 71 58/91 06
NEU-ISENBURG,
K. H. Schafer, Tel. 0 61 02/3 84 19
NEUMÜNSTER,
Ernst Landschoof, Tel. 0 43 21/3 19 21
Hellmuth Stoschus, Tel. 0 43 21/8 14 46

NEUNHEIM b. Ellwangen,
Autohaus Hilsenbeck KG,
Tel. 0 79 61/72 48
NEUSS,
Heinz Rink, Tel. 0 21 01/5 98 27
NEUSTADT/Weinstraße,
Erich Krismayer, Tel. 0 63 21/5 47 36
NIEDERFÜLLBACH,
Ronald Barnikol, Tel. 0 96 65/6 34
NIEDERNHALL,
Reinhold Dorfi, Tel. 0 79 40/34 31
NIENBERGE,
Ing. W. Brandes, Tel. 02 50 33/5 21
NORDHORN,
Hans Gerd Peertmann,
Tel. 0 59 21/1 49 41
NÜRNBERG,
Motus, Jedamzik & Sandner OHG,
Tel. 09 11/33 30 38
Fritz Neuser, Tel. 09 11/3 09 40
Auto Pieper, Tel. 09 11/63 29 53
OBERHAUSEN,
Joh. Hossein Söhne, Tel. 0 21 32/2 35 62
ÖTISHEIM,
Horst Häusser, Tel. 0 70 41/64 50
OFFENBACH a. M.,
Auto Herold, Tel. 06 11/85 33 46
OFFENBURG/Baden,
Arno Fendrich, Tel. 07 81/52 00
OLDENBURG/Metjendorf,
Franz Heinje, Tel. 04 41/6 39 49
OPLADEN-FIXHEIDE,
Autohaus S. Jehns, Tel. 0 21 71/537 99
OSNABRÜCK,
Georg Ciupka, Tel. 06 41/57 36 29
Heinrich Fritz, Tel. 05 41/6 16 24
OSTERODE am Harz
Wolfgang Dohn, Tel. 0 55 22/35 80
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel. 0 52 51/5 61 19
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 08 51/29 98
PEINE,
Manfred Klippel, Tel. 0 51 71/87 83
PEITING/Krs. Schongau,
Karl Lang, Tel. 0 88 61/80 94
PERCHA b. Starnberg,
Klaus Alfari, Tel. 0 81 51/32 19
PFAFFENHOFEN/Ilm,
Josef Weber, Tel. 0 84 41/26 25
PFAFFENWEILER,
Werner Schuble, Tel. 0 76 64/80 50
PFAFFING/Wasserburg,
Engelbert Moser, Tel. 0 80 76/4 05
PFARRKIRCHEN,
Peter Krause, Tel. 0 85 61/87 61
PFORZHEIM,
K. Bossert, Tel. 0 72 31/1 24 13
Autosalon Roger Schweikert
Tel. 0 72 31/1 83 64
PÜNDERICH/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 0 65 42/26 32
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 0 72 22/3 40 31-32

RAVENSBURG,
Siegbert Allgaier, Tel. 07 51/2 11 23
RECKLINGHAUSEN,
VEFA Kraftfahrzeughandel GmbH,
Tel. 0 23 61/6 89 01
REGEN,
Bruno Zitzelsberger, Tel. 0 99 21/7 78
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel. 09 41/5 26 72
REIFFERSCHEID,
Rolf Linden, Tel. 0 24 82/22 10
REMSCHEID-LENNEP,
Auto Welzinger GmbH,
Tel. 0 21 23/6 16 25
RENDSBURG,
Autohandelsgesellschaft,
Tel. 0 43 31/7 15 44
RETHEN/Krs. Gifhorn,
Horst Reinecke, Tel. 0 53 04/4 00
REUTLINGEN-OHMENHAUSEN,
Auto Specht, Tel. 0 71 21/5 47 75
RHEYDT,
R. Rankin & Co, Tel. 0 21 66/4 90 55
RINTELN,
Ernst Heitzmann, Tel. 0 57 51/24 45
RISTEDT b. Syke,
Hermann Kohls, Tel. 0 42 42/19 55
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 0 68 94/55 64
ROSENHEIM,
Auto Fink & Sohn, Tel. 0 80 31/64 38
Georg Rupp u. Söhne, Tel. 0 80 31/29 70
ROSSBACH b. Geinhausen,
Johann Kunz, Tel. 0 60 58/2 65
ROTTACH-EGERN,
Weissach-Garage Auto Salzberger,
Tel. 0 80 22/50 67
ROTTWEIL,
Norbert Niebel, Tel. 07 41/74 96
SAARBRÜCKEN,
Otto Müller, Tel. 0 68 98/8 19 13
Alfred Ritz, Tel. 06 81/3 65 29
SACHSENHEIM,
Gebr. Schmidt, Tel. 0 71 47/71 40
SALZGITTER,
Emil Seesal, Tel. 0 53 41/4 51 33
SCKINGEN,
Hermann Mrohs, Tel. 0 77 61/26 43
SAULHEIM,
Hans Schneider, Tel. 0 67 32/82 04

SCHLÜCHTERN,
TOP CAR Martin Sachs oHG,
Tel. 0 66 61/36 73
SCHMIDEN/Stuttgart,
Georg Cesiik, Tel. 07 11/51 15 60
SCHONKIRCHEN,
Paul Gursky, Tel. 0 43 48/7 45
SCHÖNENBERG-KÜBELBERG,
Karl Sorg Tel. 0 63 73/2 56
SCHÜTTORF,
Georg Janning, Tel. 0 59 23/4 25
SCHWEINFURT,
Willi Liebl, Tel. 0 97 21/2 37 04
SIEGEN/Westfalen,
Fritz Heinbach, Tel. 02 71/49 75-76
SIEGEN-EISERFELD,
Auto-Boller, Tel. 02 71/3 66 03
SINDELFINGEN,
Rolf Bausch British-car-center,
Tel. 0 70 31/87 45 49
SINGEN/Htw.,
Axel Rauch, Tel. 0 77 31/2 37 26
SOLINGEN,
Gerd Rabbach, Tel. 0 21 22/7 44 74
SOLTAU,
Siegfried Stabenow, Tel. 0 51 91/39 27
SPEYER,
Kurt Galant, Tel. 0 62 32/62 35
SPRENDLINGEN,
Heinrich Fourate, Tel. 0 61 03/6 70 18
SPRINGE,
Fritz Isiei + Sohn, Tel. 0 50 41/23 63
STADE,
Fritz Fuhr, Tel. 0 41 41/26 84

STADTHAGEN,
St. Hille, Tel. 0 57 21/22 91
STRAUBING,
Alois Buchner, Tel. 0 94 21/78 89
Auto-Czekert, Tel. 0 94 21/28 00
STUTTGART,
AVG Auto-Verkaufs GmbH,
Tel. 07 11/72 27 13
Paulinen-Garage Struckmann + CO.
Tel. 07 11/22 38 28
TRAUNSTEIN,
Stefan Wallner, Tel. 08 61/42 47
TRIER,
Carl Metzger KG, Tel. 0 65 01/8 70 63-64
UCHTE/Hannover,
W. Langhorst, Tel. 0 57 63/2 42
UBACH-PALENBERG,
Heinz Hellinges, Tel. 0 24 51/26 22
UBERHERRN,
Auto-Haas, Tel. 0 66 36/22 00
UELZEN,
Friedr. Dittrich, Tel. 05 81/63 86

ULM,
E. Grupp, Tel. 07 31/38 14 35
Wolfgang Steidle, Tel. 07 31/3 14 60
UMMENDORF,
Autohaus Häussler GmbH,
Tel. 0 73 51/20 91
UNNA,
Auto-Kleine, Tel. 0 23 03/8 20 20
VECHTA,
Karl Südbeck, Tel. 0 44 41/26 66
VERDEN,
Verdener Autohaus
R. Meyke + E. Gronowski,
Tel. 0 42 31/29 96
VIERNHEIM,
Autohaus Bernauer, Tel. 0 62 04/41 33
VIERSEN,
Anglo Auto-Vertrieb, M. Iefort,
Tel. 90 39/5 20 66
WACHTENDONK,
Dietmar Lemke, Tel. 0 28 36/72 77
WAHLSTEDT,
Auto-Engelke, Tel. 0 45 54/67 20
WALDBRÖL,
Günther Runge, Tel. 0 22 91/46 27
WALDSTETTEN,
Albert Bidell, Tel. 0 82 23/9 63
WARBURG,
Otto Löhrke, Tel. 0 56 41/32 71
WASSENBERG,
Frid. von Arx, Tel. 0 24 32/24 01
WEIDEN/Oberpfalz,
Auto Friedrich KG, Tel. 09 61/4 48 43
WEIDING b. Cham/Opf.,
Franz Luger, Tel. 0 99 77/2 01
WEILHEIM/OBB.,
Auto Salger, Tel. 08 81/33 34
WEISSENBURG/Bayern,
Alfred Kellner, Tel. 0 91 41/26 36
WERTINGEN,
Werner Miller, Tel. 0 82 72/2 23
WESEL,
Autohaus Walter Fischer KG,
Tel. 02 81/5 10 41*
WESSELING,
Detlef Lonnemann, Tel. 0 22 36/3 22 07
WEVELINGHOVEN,
Auto Gilges, Tel. 0 21 81/7 42 29
WIESBADEN,
Heinz Heil, Tel. 0 61 21/42 02 22
Rudolf Horz, Tel. 0 61 21/8 67 51
WILLING-BAD AIBLING,
Josef Kopp Tel. 0 80 61/76 06
WINSEN,
Richard Rech, Tel. 0 41 71/31 29
WINTERBACH,
Horst-Peter Bastian, Tel. 0 68 51/32 54
WOLFENBÜTTEL,
Günther Gromm, Tel. 0 53 31/2 22 84
WORMS,
E. K. Will OHG, Tel. 0 62 41/2 33 32
WUPPERTAL,
Hans H. Vosberg, Tel. 0 21 21/46 02 28
Dieter Wassl, Tel. 0 21 21/8 26 72
Horst Wilke, Tel. 0 21 21/66 65 17
WURMLINGEN,
Hans Gruler, Tel. 0 74 61/33 32
WÜSTWEILER,
Werner Schmitz, Tel. 0 68 25/28 17
WÜRZBURG-ZELL,
Ernst Breitenberger, Tel. 09 31/59 78 18
ZELL-WEIPOLTSHAUSEN,
Willi Liebl, Tel. 0 97 20/2 49

CO GMBH · 4 Düsseldorf · Harffstr. 53 · Telefon 0211/78181

BRITISH LEYLAND

Flammendes Inferno

Was tun, wenn Autos brennen?

Von Uwe Brodbeck

Dichte, aus dem Motorraum seiner Giulia Super hervorquellende Qualmwolken ließen den 35jährigen Wirtschaftsjournalisten Jens Loewenhardt unverzüglich den Straßenrand ansteuern. Ein Blick unter die Haube offenbarte Schlimmes: Im Maschinenraum züngelten helle Flammen, die unbeeindruckt vom umgehend versprühten Inhalt eines Feuerlöschers rasch um sich griffen und wenig später ins Wageninnere drangen. Als nach 55 Minuten die Feuerwehr eintraf, war nur noch ein ausgeglühtes Wrack zu löschen. Vermutliche Brandursache: ein Defekt am Benzinleitungssystem.

Wenn Autos brennen, dann zumeist wegen technischer Defekte: Bei fast 90 Prozent aller beispielsweise in Hessen untersuchten Fahrzeugbränden, so ermittelte Dipl.-Ing. Helmut Brömme vom TÜV Darmstadt, war es zuvor nicht zu einer Karambolage gekommen. Als häufigste Brandursache nennt der Experte Mängel an den elektrischen Leitungen, abgerutschte Benzinschläuche, aber auch glimmende Zigarettenkippen, die unbemerkt die Polster in Brand setzen. ▷

Die Feuerwehr löscht brennende Autos in maximal 20 Sekunden.

Foto: Weitmann

Jubiläumsausgabe.

Braun Exklusiv-Set:
Nizo 801 in Schwarz mit Spezialstativ und Nahlinse im Tropenkoffer.
In limitierter Auflage.

Ein Set, das jeden Wunsch erfüllt. Für jede Art Urlaub und für jeden Filmtrick. Komplett. Kompakt. Praktisch. Mit dem Tele dieser Superachtkamera der Weltspitzenklasse können Sie auf Safari Großwild jagen und Sekunden später mit der Nahlinse Kleintiere einfangen – bildfüllend groß. Sie können Menschen durch Wände zaubern oder in Zeitlupe schweben lassen oder eine Blume in Sekunden zum Erblühen bringen. Bei allem haben Sie die Kamera fest im Griff, sicher unterstützt durch das Braun Spezialstativ. Mit dieser Jubiläumsausgabe, zum 50. Geburtstag der Nizo aus München, schaffen Sie alles – automatisch!

Informations Scheck
Nizo 801 Set
BRAUN

Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial.

Braun AG, Abt. F-MS 212
6 Frankfurt 19, Postfach 190 265

Automatiken:
CdS-Belichtungsmessung
Zeitraffer
Zeitlupe
Kurzzeitbelichtung
Langzeitbelichtung
Plus-Korrektur (macht Schatten heller)

Überblend-automatik mit Drahtauslöser-anschluß

Schneider Variogon
1:1,8/7–80 mm
mit Brennweiten-Automatik.
Aufschraubbare Nahlinse
für Objektbildfeld
5 x 3,8 cm

Schulter- bzw. Bruststativ. Eine Spezialentwicklung.

Wetterfester Alu-Koffer. Mit viel zusätzlichem Platz für Zubehör.

BRAUN

Braun Film- und Fototechnik

Wenn Autos brennen

Obwohl sich das Feuer in den seltensten Fällen so rasch ausbreitet, daß Rettungsversuche sinnlos erscheinen, haben kleine Ursachen auch hier große Wirkung: „Die meisten Wagen brennen total aus", stellt Helmut Brömme fest.

Die Gründe: Viele Autofahrer verlieren angesichts ihres brennenden Gefährts die Nerven und tun prompt das Falsche. Und wer einen Feuerlöscher an Bord hat, weiß oft nicht damit umzugehen.

„Da stehen die Leute vor ihrem Auto und lesen die Gebrauchsanweisung für den Feuerlöscher", beschreibt Brandoberamtmann Karl Herzog von der Stuttgarter Berufsfeuerwehr das Verhalten unbedarfter Autofahrer, die dadurch wertvolle Zeit verlieren und schließlich planlos in das Feuer sprühen.

Wer einen funktionstüchtigen Löscher (jahrelang unbenutzte Geräte verlieren Druck und werden wirkungslos) mitführt, sollte bei einem Motorbrand folgendes beachten:

- Motor abstellen und nach Möglichkeit Haube öffnen.
- Löschstrahl stets gezielt auf den Brandherd richten.
- Immer nur kurz sprühen, nie den gesamten Inhalt auf einmal verpulvern.
- Nicht gegen den Wind sprühen.
- Brennende Kabel losreißen.

Häufig läßt sich bei einem Motorbrand die glühendheiße Haube jedoch nicht öffnen. Als Notlösung kann durch Kühlergrill und sonstige Luftschlitze gelöscht werden. Nachteile einer solchen Blindaktion: Gezielte Sprühversuche sind kaum möglich.

Was bei einem bereits lichterloh in Flammen stehendem Wagen zu tun ist, sagt Diplomchemiker Dieter Jarausch, Brandassessor bei der Stuttgarter Feuerwehr: „Uns möglichst schnell alarmieren. Wir pusten jedes brennende Auto in 15 bis 20 Sekunden aus."

Da die Feuerwehr freilich nur selten so rasch am Tatort erscheint, daß größere Schäden verhindert werden können, empfiehlt sie Gemeinschaftsaktionen: „Mehrere Autofahrer, die gleichzeitig und gezielt das Feuer bekämpfen, können schon einiges erreichen", meint Karl Herzog, der im übrigen die kleinen 1 kg-Löscher für völlig unzureichend hält, da sie in wenigen Sekunden entleert und allenfalls im Anfangsstadium eines Brandes nützlich sind.

Wirksame Hilfe können auch Berufskraftfahrer leisten: „Jeder Autofahrer sollte versuchen, rasch einen Lastzug oder Omnibus anzuhalten. Die Fahrer haben einen gesetzlich vorgeschriebenen 6 kg-Löscher an Bord und verstehen auch damit umzugehen", rät Brandexperte Herzog für den in der Praxis meist zutreffenden Fall, daß sich kleine Löschgeräte als nutzlos erweisen.

Häufigste Brandursache: technische Mängel

Bei 1000 statistisch erfaßten Fahrzeugbränden in Hessen wurde das Feuer in nur 11,7 Prozent aller Fälle durch einen Unfall ausgelöst. 88,3 Prozent aller Wagen verbrannten wegen Mängeln am Benzinleitungssystem oder wegen defekten elektrischen Kabeln.

Fabrikat	ohne Unfall	nach Unfall
Ford	243	20
VW	179	14
NSU	127	14
Opel	71	17
Fiat	76	2
Daimler-Benz	32	14
Renault	26	9
BMW	27	7
Simca	18	2
Alfa Romeo	12	6
Citroen	13	2
Porsche	10	—
Audi	5	2
Peugeot	5	1
Triumph	6	—
Sonstige	33	7

Nach laienhaften Löschversuchen kommt es fast immer zu erneut aufflackernden Bränden. Deshalb sollte stets eine Löschreserve bereitgehalten und auf Brandnester geachtet werden, die vorzugsweise in den Radkästen und Polstern zu finden sind. Brennende Polster lassen sich im übrigen immer noch am wirkungsvollsten mit simplem Wasser löschen, das freilich meist nur der Feuerwehr in ausreichender Menge zur Verfügung steht.

Viele Autofahrer haben im übrigen – vor allem bei brennenden Unfallautos – übertriebene Angst vor hautnahem Einsatz. Schuld daran sind zum Teil die amerikanischen Kriminalfilme, in denen Autos nach Kollisionen grundsätzlich explodieren. In Wirklichkeit tun sie das fast nie: „Wir hatten vor 40 Jahren die letzte Tankexplosion. Wenn ein Tank zerreißt, fließt das Benzin aus und beginnt dann zu brennen", meint Brandoberamtmann Herzog.

Damit Autobrände möglichst erst gar nicht entstehen oder im Ernstfall schnell zu ersticken sind, fordert die Feuerwehr:

- Optimale Sicherung aller Benzinleitungen mit Schellen.
- Verwendung von schwer entflammbarer Kunststoffummantelung bei allen elektrischen Kabeln.
- Einheitliche Armaturen und Auslösemechanismen für alle Feuerlöscher.
- Feuerlöschgeräte in jedem Auto (derzeit ist nur jeder 30. Wagen mit einem Löschgerät ausgerüstet).
- 2 kg-Löschgeräte auch für Personenwagen.

Über das wirkungsvollste Löschmittel besteht übrigens Einigkeit: Zur Anwendung gelangt Pulver der Brandklassen A, B, C und E (A = Feststoffe, B = Flüssigkeiten, C = Gase, E = Elektrik). Beim Kauf muß darauf geachtet werden, daß die Löschgeräte ein Typ-Prüfkennzeichen und die DIN-Nummer 14 406 tragen.

Mit Halon (ein vorzugsweise von Flughafen-Feuerwehren verwendetes Gas mit erstaunlichem Wirkungsgrad) gefüllte Behälter sind in Privatautos kaum anzutreffen. Der Grund: Sie kosten 150 bis 200 Mark, ein vergleichbarer 2 Kilo-Pulverlöscher dagegen nur 30 bis 55 Mark. Umstritten ist zudem, ob das nur bei brennenden Flüssigkeiten wirksame und bei Wind rasch verfliegende Halon-Gas unter bestimmten Voraussetzungen nicht gesundheitsschädlich ist.

Wie die Ideallösung rascher Brandbekämpfung einmal aussehen kann, wird zur Zeit in der Versuchsabteilung von Daimler-Benz erprobt: Wissend, daß die meisten Brände ohne vorherigen Unfall im Motorraum entstehen, verlegten die Untertürkheimer ein integriertes Löschsystem, das per Knopfdruck vom Armaturenbrett aus eingeschaltet wird und zuverlässig jede Flamme im Maschinenraum erstickt.

Ganz einfach: ...Sensor auslösen!

Ein Bild wird so schön wie das andere mit der preiswertesten Pocket Sensor!

NEU

Agfamatic 1000 Pocket Sensor

Die kleinste Pocket Sensor (105 x 48 x 28 mm). Und trotzdem reich in der technischen Ausstattung: Sensor-Auslösung, 3linsiges Objektiv Color-Agnar 1:9,5, gekuppelter Blitzer.

Der neue Film für schöne Bilder. Brillanter, schärfer!

Plan'X

Agfa-Gevaert. In vielem ein Vorbild.

Movexoom 4000 mit Trickknopf!

Agfacolor CT18 Natürliche Farben!

Microflex 300 Superflach.

Optima 500 Sensor macht die Bilder verwackelsicherer!

Agfa AGFA-GEVAERT

Was ist Ihr Auto wert?

Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen Mai 1975.

Allgemeine Tendenz: Gut erhaltene Gebrauchtwagen jüngerer Baujahre – vor allem wirtschaftliche Modelle bis 1,8 Liter Hubraum – sind immer noch Mangelware. Daher lassen sich für sie besonders günstige Preise erzielen.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn oft gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungnahmepreise einen „indirekten Rabatt" auf die seit 1. Januar 1974 nicht mehr gebundenen Neuwagenpreise.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometer pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3–4 mm Profiltiefe).

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,– mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell. In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Alfa Romeo							
Alfasud	8690				3800	4650	5550
1300 GT Coupé	14790	1250	2550	4100	5450	7550	8950
1300 Spider	14990	1000	2400	4000	5450	7500	9000
Giulia Super	11990	800	1600	3300	4450	5900	7350
Alfetta	15290					7700	9600
2000 Berlina	15890			3700	5300	7300	8900
1750 Spider	(15790)	950	2350	3900	5200		
2000 Spider	18450			4800	6500	8800	10650
1750 GTV	(15790)	1250	2400	4000	5300		
2000 GTV	18490			4850	6500	8850	10600
Audi NSU							
Audi 60	(8350)	1300	1900	2450	3100		
Audi 72 L/75 L	(8890)	1050	1700	2400	3050		
Audi 80 L	11170				4850	6150	7200
Audi 80 GL	11995				5000	6550	7700
Audi 100/L	13495	1050	2200	3400	4900	6750	8100
Audi 100 LS	14375	1150	2350	3550	5300	7250	8550
Audi 100 GL	15525			3800	5700	7800	9150
Audi 100 S Coupé	18285			4750	6600	9100	10800
NSU Prinz 4 L	(5190)	600	950	1400	1900	2400	
NSU 1000 C	(5990)	600	1000	1500	2000		
NSU TT	(7090)	400	1150	1800	2400		
NSU 1200 C	(6690)	900	1300	1900	2500		
NSU Ro 80	21520	1500	2800	4650	6200	8800	12200
BLMC							
Mini 1000	6590	900	1450	2050	2700	3600	4350
1100/1300	7075	800	1350	2000	2900	3750	4500
MGB	13770	1900	3000	4200	5600	7300	9000
Jaguar XJ 6 4,2	34650	3500	5800	9100	12800	17200	20500
Jaguar E Roadster	36520	2400	4600	6900	14800	18800	
Jaguar E Coupé	40295	2600	4900	7300	16500	20900	
Triumph Spitfire	10990	1600	2550	3900	4900	6000	7150
Triumph TR 6	15755	2400	3900	5200	6800	8750	10200

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
BMW							
1502	13090	2150	3200	4350	5750	7200	8600
1802	13860			4450	5900	7600	9150
2002	14640	2100	3250	4650	6200	8000	9550
2002 Ti/tii	16980	1950	3300	5350	6850	8800	10500
1800	(12870)	1050	1900	3000	3850		
2000	(13790)	1050	1950	3050	3900		
Touring 1802	(13360)			4000	5250	6900	8300
520	17240				7400	9100	11200
520 i	18920				7550	9550	11900
525	20180					10800	13000
2500	22430	1700	3100	5100	8350	11500	13900
2800	(22530)	1500	3000	5150	8550	11600	13900
3.0 S	26990			5500	9400	13200	16300
3.0 Si	29500			5900	10100	14500	17800
2800/3.0 CS Coupé	34720	2100	4200	6300/ 8200	12000	17000	21200
Chevrolet							
Camaro LT	24500	1500	3000	5200	8700	10200	12500
Impala	23221	1500	3000	5100	8700	10800	
Corvette Coupé	35814	2300	4100	8400	13000	17000	21200
Citroen							
2 CV 4	5895	600	1300	1800	2400	3000	3650
Dyane 4	6250	600	1150	1700	2400	3000	3800
GS/1220	10600		2250	2900	4300	5600	6650
ID 19/D-Special	14390	950	2200	3400	4800	6700	8000
DS 19/DS 20/ D-Super 5	15490	900	2200	3550	4650/ 5200	7200	8800
DS 21/DS 23	17860	1000	2300	3700	4900/ 5900	8300	10200
SM	42500		4700	8200	12300	17300	23400
DAF							
44 de Luxe	6995	800	1450	2150	2750	3800	4600
55 de Luxe/66 SL	8795	750	1400	2150	2700/ 3250	4550	5500

Girokonto - junges Konto.

Jung sein und mittendrin im Leben – das ist schon viel. Eine unwiederbringliche Zeit, wie die Älteren sagen. Doch jung sein und unabhängig – das ist noch mehr. Ein Stück Unabhängigkeit bringt schon das Girokonto bei der Sparkasse. Volljährigen (seit diesem Jahr ab 18) steht der volle Sparkassenservice offen: Überweisen und Dauerauftrag, Einkaufen mit ec-Scheck und eurocheque-Karte, Mal-überziehen-dürfen, wenn's Geld nicht reicht. Klar, Sie brauchen ein Girokonto!

Clevere Leute haben Giro.

wenn's um Geld geht
Sparkasse

Holen Sie sich bei der Sparkasse ein Klasse-Poster. Oder bestellen Sie es direkt beim Sparkassen-Service, 7000 Stuttgart 1, Postfach 733

Name

PLZ, Ort

Straße

AM 11

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Fiat							
500/500 R	4990	800	1200	1600	2000	2800	3300
126	5690					3300	3850
Jagst/770 S	(4490)	700	1100	1500	1900	2350	
850 Lim.	(5490)	700	1150	1800	2300	3050	3650
850 Coupé	(6490)	950	1600	2200	2800		
127	7190			2600	3200	4050	4750
128	7990	1200	1950	2650	3400	4400	5200
128 Sport 1300 SL	10390				4350	5300	6600
124	8690	650	1400	2200	3100	4200	5050
124 Sport Coupé	14950	1100	2650	3650	4700	7650	9100
124 Sport Spider	14950	1600	3100	4250	5400	8200	9500
125	(8650)	400	950	1700	2500		
132 GL	11190				3550	4500	5700
130	28950		2500	4000	7000	10200	13400
Ford							
Escort	(7985)	1550	2100	2750	3400	4200	4800
Escort GT	(8720)	1300	2000	3050	3900	5000	
Escort Turnier	(8630)	1100	1650	2550	3400	4300	4950
Taunus	9590		2400	3200	3950	5100	6000
Taunus GT	(10065)		2550	3550	4300	5400	
Taunus Coupé	10825		2550	3400	4200	5600	6600
Taunus Turnier	10635		2300	3000	4100	5450	6350
17 M/Consul	(12030)	1450	2150	2800	3300/ 4750	6300	7600
17 M/Turnier Consul Turnier	(12685)	1200	1950	2650	3000/ 4600	6300	7700
20 M/Granada	(15220)	1150	2000	2850	3550/ 5800	7700	8900
20 M XL/ Granada GXL	(18320)	1350	2150	3000	4100/ 6600	8700	10600
Capri 1700 GT/ 1600 GT	(10635)	1950	2850	3350	4100/ 4850	6100	
Capri 2600 GT	(12040)		2800	3600	4950	6450	
Mercedes-Benz							
200	16705	4100	5400	6650	7600	9800	11400
220	(14985)	3800	5200	6600	7600	9400	
200 D	17183	4700	6000	7300	8250	10300	11700
220 D	17849	4700	6050	7400	8350	10600	12100
230	19270	3850	5450	7200	8300	10800	12750
250	21623	3850	5700	7500	9000	11600	14100
250 C Coupé	24564	5700	7400	9200	11200	13500	15250
280	23610				9750	12450	14800
280 E	25463				10200	13100	16300
280 S	28849	3800	5650	7400	8900/ 13800	17000	19300
280 SE	30891	3850	5850	7800	9200/ 14500	17900	20500
280 SL	(26640)	8700	10200	11700			
350 SE	34854				16200	20100	22800
450 SE	39150					22200	25100
350 SL	37918			15500	18600	23000	24700
350 SLC	42968				21100	25400	27700
300 SEL 3,5	(34077)	3900	6400	9000	11000		
300 SEL 6,3	(44397)	4000	7900	11800	15800		
Opel							
Kadett	8815	1650	2400	2950	3500	4100/ 5150	5950
Kadett L	9570	1800	2500	3150	3700	4500/ 5750	6550
Kadett Coupé	10000	1850	2600	3300	4100	4700/ 6000	6900
Kadett Caravan	9620	1400	2100	2750	3400	3900/ 5300	6050
Ascona 16	10160		3100	3800	4500	5550	6750
Ascona Voyage	11935		3400	4100	4800	5950	7400
Manta L	12040		3700	4500	5300	6550	8000
Manta SR	13209		3850	4800	5600	7100	8700
Rekord 1,5/1,7	12040	1500	2200	2900	3450/ 5000	6500	7700
Rekord Coupé	14030	1600	2400	3300	4000/ 6000	7500	8800
Rekord Caravan	12665	1250	1900	2600	3300/ 5100	6800	7800

	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Opel							
GT 1900	(13645)	3100	4300	5400	6600	8100	
Commodore	16720	1500	2700	3800	4400/ 6350	8300	10000
Commodore Coupé	17200	1600	2800	3750	4700/ 6650	8500	10300
Commodore GS	19950	1550	2800	3700	4600/ 6500	8700	10800
Commodore GS/E Coupé	22330		2850	3850	5100/ 7900	10400	12600
Admiral L	23435	1900	3100	4700	7400	10900	13400
Diplomat V8	31327	1800	3700	6000	9500	14000	16500
Peugeot							
104	7995				3650	4450	5250
204	8995	1350	2250	3050	3900	4750	5500
304	9995		2200	3100	4100	5100	5900
404	(10295)	1100	2200	3350	4450	5600	6450
504 GL	13695	2000	3100	4450	5600	6950	8000
504 Injection/TI	15325	2100	3300	4650	6000	7650	8650
Porsche							
911 T/911	32350	4200	6200	8300	10800	13900/ 18600	21200
911 T/911 Targa	34510	4600	6800	9000	11800	15100/ 19800	22800
911 E	(28780)	4700	7000	9200	12000	15800	
911 S	36130	5200	8350	10400	13600	17800/ 20400	23500
Renault							
R 4 L	6485	1200	1850	2400	2950	3550	4250
R 5 TL	8300				3700	4550	5350
R 6 TL	8860		2200	3000	3800	4650	5550
R 12 TL	10100		2400	3250	4150	5100	6100
R 16 L	11135	1250	1800	3200	4200	5500	6700
R 16 TS	12875	1200	2000	3400	4650	6000	7500
R 17 TL	13900				5100	6750	8200
Simca							
1000 LS	6368	1000	1600	2150	2700	3300	4000
1100 GLS	9298	1350	2100	2850	3750	4750	5750
1100 Special	9998		2100	2950	3900	4900	5900
1301 GL/Special	9598	1100	2100	3100	4050	5000	5700
Chrysler 160	11798		1900	2900	4000	5400	6500
Chrysler 180	12548		1900	3000	4100	5700	6800
Volvo							
142	(14350)	1950	3000	4550	6100	7750	8900
144	(15100)	2200	3250	4800	6500	8400	9500
164 E	(23650)			5200	8100	11200	13600
P 1800/1800 E/ES	(26150)	2300	4500	7100	9600	12900	
Volkswagen							
1200	6950	1300	1800	2400	2950	3600	4500
1300	(6650)	1600	2200	2800	3400	4100	
1302/1303	8770		2250	2850	3450/ 3700	4800	5600
1500/1302 S/1303 S	9060	1450	1850/ 2100	2750	3350/ 3650	4900	5750
Cabrio	12130	1800	3000	3750	5100	6500	7800
Ghia Coupé	(9785)	1450	2200	3100	4150	5200	6300
Ghia Cabrio	(10780)	1450	2300	3300	4550	5800	6950
1600 A	(8185)	1200	1500	2100	3000	3700	
1600 TL	(9030)	1300	1700	2450	3100	4100	
Variant 1600	(8610)	1550	1900	2600	3400	4150	
Variant 1600 L	(9455)	1550	2050	2850	3750	4600	
Passat L	10985					6200	7300
411/E/412 E/412	(11510)	700	1600	2350	3000/ 3800	4800/ 5400	6400
411 L/LE/412 LE/ 412 LS	(12210)	900	1700	2500	3200/ 4050	5100/ 5500	6750
Variant 411 LE/ 412 LE/412 LS	(12695)	1600	2550	3350	4000/ 4650	5750/ 6350	7500
K 70/K 70 S	12920		1600	2600	3900	5900	7000
914/4	17115	2700	4000	5500	7000	8800	10400
914/2.0	18335				7450	9800	11250

Mit Ihrem Auto auf Herakles Spuren.

GRIECHENLAND

Folgen Sie mit Ihrem Auto den unvergeßlichen Taten des Herakles an den Küsten des Ägäischen Meeres. Das ist Urlaub abseits vom üblichen Tourismus. Anhalten, wann Sie wollen und wo Sie wollen. Und Sie haben mehr von Ihrer Reisekasse. Denn mit Gutscheinen, die alle Auto-Touristen erhalten, fallen für Sie die Benzinpreise an Griechenlands Tankstellen um volle 40 Prozent!

Vieles wird für Sie ungewöhnlich und faszinierend sein. Aber wie gewohnt werden Sie festen Asphalt und gut ausgebaute Straßen unter Ihren Rädern haben.

Informieren Sie sich in Ihrem Reisebüro über Benzin-Gutscheine. Es lohnt sich für Sie, denn für 1 Liter Superbenzin zahlen Sie dann nur 10 drs, also ca. 79 Pfennig.
Und 1 Liter Normalbenzin kostet Sie dann nur noch 8 drs, das sind rund 63 Pfennig.

Spezialservice für Auto-Touristen:
BENZIN-GUTSCHEINE
für preiswerteres Tanken

Bitte schicken Sie mir Ihr Merkblatt für Autofahrer und Informationsmaterial über

☐ Chalkidiki ☐ Portoheli
☐ Korfu ☐ Gesamt-Griechenland

Name _____
Ort _____
Straße _____

Griechische Zentrale für Fremdenverkehr,
6 Frankfurt/M., Neue Mainzer Str. 22 oder
8 München 2, Pacellistr. 2

AMS/S/21

Schnelle Brüter

Intensivfahrschulen: Motorradführerschein in fünf Tagen.

Von Clauspeter Becker

Dem Wunsch, sich spaßeshalber auch einspurig fortzubewegen, steht namentlich bei reiferen Motorrad-Interessenten das Fehlen eines speziellen Führerscheins im Wege. Viele, die dem aktuellen Trend zu luftgekühlter Fahrweise folgen und mit einer kräftigen Zweiradmaschine unter den Leuten sein möchten, sehen in dem Schein für wenige hundert Mark ein größeres Hindernis als in einer Maschine für einige Tausend. Denn die einmal zwecks Autoführerschein besuchte Fahrschule bleibt ein negatives Schlüsselerlebnis auf Lebenszeit.

Nicht selbstlos zwar, doch in redlicher Absicht, bemühen sich derzeit BMW und Honda um Marktaktivierung und Ausbildung der Jugend über 25 Jahre.

Die Fünftage-Fahrschulen unterrichten auf Maschinen aller Klassen.

So unterstützte BMW das Verkehrspädagogische Institut in Schorndorf, Württemberg, bei dem Projekt „Motorrad-Ranch". Und Honda kooperiert mit der Stuttgarter Schwabengarage bei der Schaffung eines Fahrschulmodells, dessen Ziel eine Intensivausbildung zum Führerschein 1 ist.

Gemeinsam haben beide Bildungswege das für die meisten Schüler attraktive Schnellverfahren. Fünf Tage Aktivurlaub, und der Schein steckt frisch gestempelt in der Brieftasche. Das Ganze kostet nicht mehr als ein verlängertes Wochenende, denn die Schulung beginnt samstags und endet mittwochs am Mittag nach der Prüfung durch den TÜV, die praktisch immer von allen Teilnehmern bestanden wird. ▷

TOYOTA Celica. Sportlich, wirtschaftlich, komplett. Das faire Auto.

Wir haben ein sportliches, elegantes Coupé gebaut: mit viel Kraft, Komfort und Serienextras – zu einem sportlich fairen Preis. Den 5-Gang Toyota Celica.

Mehr Technik.

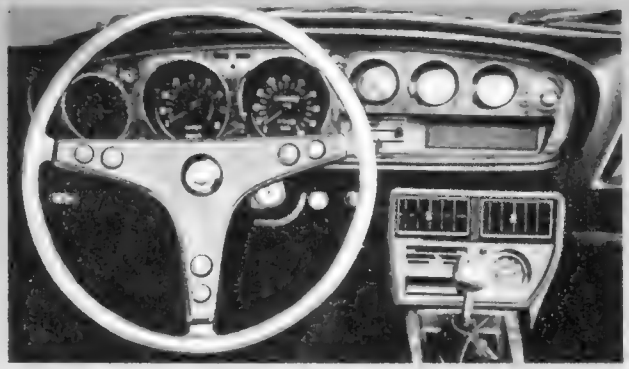
Beispielsweise beim Celica ST. Aus seinem 1588 ccm Motor bringt er kraftvolle 86 PS (63 kW) auf die Straße. Technische Leckerbissen sind: Querstromkopf mit Aluminium-Legierung und zwei Registerfallstromvergaser. Das rennerprobte Fahrwerk – in allen Celica – ist auch Extremsituationen gewachsen. Scheibenbremsen vorn, Zweikreisbremssystem, Bremskraftverstärker und -regler, Sportfelgen und Gürtelreifen, versteifte Fahrgastzelle und Knautschzonen sind für einen Toyota sichere Selbstverständlichkeiten.

Mehr Komfort.

Sportlichkeit schließt Fahr-, Sitz- und Bedienungskomfort nicht aus. Der Celica ist straff, aber nicht hart gefedert. Pilot und Copilot haben schalenförmige Liegesitze mit integrierten Kopfstützen. Die bequeme Fondbank hat körpergerechte Sitzmulden. Leicht und präzis reagiert die Lenkung. Schnell und exakt lassen sich die 5 Gänge mit dem kurzen Sportknüppel schalten.

Mehr ohne Aufpreis.

Nichts fehlt im Cockpit des Celica ST: Drehzahlmesser, Tacho, Tageskilometerzähler, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Öldruckmesser, Amperemeter, elektrische Zeituhr. Elektrische Scheibenwascher, 2-Stufen-Wischer, 3-Stufen-Gebläse, abschließbares Handschuhfach, heizbare Heckscheibe, Tankschloß, zwei Rückfahrscheinwerfer, Armlehnen, Mittelkonsole und Bodenteppich sind gut gewählte Serienextras und bei Toyota selbstverständlich.



Mehr Garantie.

Seit Jahren geben wir allen Toyota 1 Jahr/20.000 km Garantie. Inspektionen sind nur alle 10.000 km nötig. Und über 500 Service-Stationen betreuen Ihren Celica in Deutschland, über 2.400 in ganz Europa. – Ein Besuch und eine Probefahrt mit dem Celica sind also naheliegend.

Sie können wählen zwischen dem wettbewerbstauglichen GT, dem extravaganten ST und dem wirtschaftlichen Celica LT. Celica-Modelle gibt es ab DM 11.700,–*.

* Unverbindliche Preisempfehlung ab Köln.

TOYOTA

Mit weniger Auto sollten Sie nicht zufrieden sein

Ich möchte mehr über den Celica wissen und bin an einer Probefahrt interessiert.
Bitte vergessen Sie nicht Ihren Absender und Ihre Telefonnummer, wenn Sie diesen Coupon auf einer Postkarte senden an:

Deutsche Toyota Vertrieb
5023 Weiden b. Köln
Postfach

AMS 11

Motorrad-Ranch

Für die alte Fahrschulherrlichkeit mit im Kommißton vorgetragener Unterweisung haben beide Unternehmen wenig übrig. Ranch-Boß Rentschler definiert Atmosphäre und Umgangsformen bei den Schorndorfer Kursen mit den Worten: „Kameradschaftlich, aber nicht kumpelhaft."

Für den nötigen Spaß am Lernen freilich sorgen in beiden Schul-Fällen die Lehrmittel. Während mehr als zwei Drittel aller herkömmlichen Fahrschulen mit relativ betagten Maschinen, Motorrollern gar oder zumindest sehr schwachen Fahrzeugen schulen, benutzen die Intensiv-Lehrinstitute nur Motorräder, die dem aktuellen technischen Stand entsprechen.

Das VPI in Schorndorf kann eine bunte Palette vom Kreidler Florett bis zur BMW R 90/6 vorweisen. Und was dazwischen liegt, beschränkt sich nicht nur auf Straßenmaschinen anderer Hersteller (Honda, Hercules, Yamaha), es sind auch diverse Geländemodelle vorhanden.

Die Schwabengarage beabsichtigt ihren Lehrauftrag ganz markengebunden mit dem freilich sehr umfangreichen Hondaprogramm durchzuführen, auch hier gibts Geländemaschinen.

Schulung auch abseits der Straße erwies sich in Schorndorf als besonderes Erfolgsrezept. Ex-Motocrossfahrer und Geländeinstrukteur Karl Heinz Schniepp: „Die Leute lernen auf unserem Trial-Parcours in einer Stunde mehr Fahrzeugbeherrschung als in fünf auf der Straße." Die am Schorndorfer Modell dezent orientierte Zweirad-Akademie der Schwabengarage hat ähnliches vor. Mitarbeiter Öchsle, aktiver Teilnehmer an Gelände-Zuverlässigkeitsfahrten, soll das Fahren auf natürlichem Untergrund lehren. Der Verkehrsübungsplatz Birkhau bei Kirchheim/Teck, den die Schwabengarage als Trainingsbasis wählte, bietet für solche Übungen allerdings bislang nur begrenzte Möglichkeiten.

Die beiden geographisch gesehen recht eng benachbarten Zweirad-Lehrinstitute pflegen mit unüberhörbarer Inbrunst ihren Status als Konkurrenten. Und entsprechend klar weisen sie auch auf eine unterschiedliche Auffassung über Schwerpunkte im Lehrprogramm hin.

Nachhilfestunde: Motorradtechnik ist fester Bestandteil der Lehrprogramme.

Pflichtfach: das Fahren im Gelände.

Anfangshilfe: der Lehrer fährt mit.

Wasserdurchfahrt: Spaß muß auch sein.

Kraftprobe: jeder darf mal BMW fahren.

Fotos: Damm, Weitmann

Das Verkehrspädagogische Institut – hauptberuflich allgemeine Fahrschule, Fahrlehrerschule und Fachschule für Berufskraftfahrer – weist mit Stolz auf einen sehr intensiven verkehrspsychologischen Unterricht hin. Auf diesem Gebiet steht dem Unternehmen in Johannes Damm ein Profi seines Fachs zur Verfügung. Damm, der dem Verkehr auf Europas Straßen stets mit schußbereiter Kamera auflauert, traktiert die Schüler mit aufschlußreichen Dia-Serien, die, gegliedert in Partnerkunde, Straßenkunde und Farbenkunde, als Lehrziel die Früherkennung von Gefahren haben.

Außerdem gibt das 60 000-Dia-Archiv auch Informatives und Unterhaltendes her: Ein Seminar über die Zweirad-Technik sowie weitere über die Geschichte des Motorrades, über Kleidung und Zubehör und über die diversen Sportarten mit Krafträdern.

Der Intensivkurs der Schwabengarage zeigt sich um eine Profilierung auf praktischem Gebiet bemüht. Schulleiter Fritz Wolfer stellt ein Gefahrentraining als Spezialität des Hauses heraus.

Herkömmliche Fahrschulen verhelfen zu billigerem Führerschein. Bei ihnen muß der Klasse-1-Aspirant mit der Grundgebühr (ca. 150 Mark) und in rund 80 Prozent aller Fälle (Bundesdurchschnitt) mit zwei Fahrstunden (ca. 25 Mark pro Stunde) rechnen. Zu diesem Nettobetrag von 200 DM kommen noch die sogenannte Vorstellgebühr (40 Mark) sowie die TÜV-Abgaben für Sehtest sowie theoretische und praktische Prüfung hinzu.

Die Preisliste des Schorndorfer VPI garantiert größere Geldausgaben: Grundgebühr 200 DM, 15 Fahrstunden im Gruppenunterricht 100 Mark, Einzelfahrstunde (erforderlich sind zwei bis acht) 27 Mark. Hinzu kommen Vorstellgebühr und TÜV-Kosten.

Die Schwabengarage veranschlagt die Kosten ihrer Intensivausbildung niedriger: Grundgebühr 150 Mark, Einzelfahrstunde (für erforderlich hält man zehn bis zwölf) 25 Mark. Auch hier plus amtliche Nebenkosten.

Damit freilich ist für die meisten Teilnehmer der Führerschein noch nicht bezahlt. Nur dicht am Lehrort ansässige werden ohne Speise- und Übernachtungsspesen auskommen. Die Ranch – Zielgebiet Bundesrepublik – schickt mit den Anmeldungsunterlagen einen Zimmernachweis. Die Schwabengarage, die ihren Lehrbetrieb im Frühsommer aufnimmt und zunächst auf Schüler aus Baden-Württemberg spekuliert, hat bislang noch keine Beherbergungsvorsorge anzubieten.

Motorrad-Intensivfahrschulen

BMW Motorrad-Ranch
im Deutschen VPI
7060 Schorndorf
Göppinger Str. 5–7

Schwabengarage AG
Honda Motorrad Center
7000 Stuttgart 1
Cannstatter Str. 46

Eine wesentliche Voraussetzung übrigens müssen die Schüler beider Lenkseminare mitbringen, nämlich einen gültigen Führerschein der Klasse 3. Die Unterweisung jugendlicher Verkehrsanfänger überlassen die Intensiv-Lehrkörper vorerst den herkömmlichen Schulbetrieben. Auch wird artiges Fragebogenbüffeln schon vor Schulbeginn verlangt, denn damit möchte man sich nun wirklich nicht auch noch abgeben müssen.

Nachwuchs in Sicht

Überraschungen beim ersten Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft.

Von Karl Mauer

Fotos: Nicot, Becker

Typisch für die Situation in der Deutschen Rennsportmeisterschaft: Eine Porsche-Meute hetzt leistungsgewaltige BMW-Coupés.

Die Stunde der Neuen schlug am Nürburgring, nachdem sich die Startflagge zum ersten Lauf der diesjährigen Rennsportmeisterschaft gehoben hatte. Sowohl in der Division bis 2000 ccm als auch in der Klasse darüber setzten sich Fahrer durch, die ihre Chancen auf einen Sieg noch unmittelbar vor dem Rennen als äußerst gering einstuften.

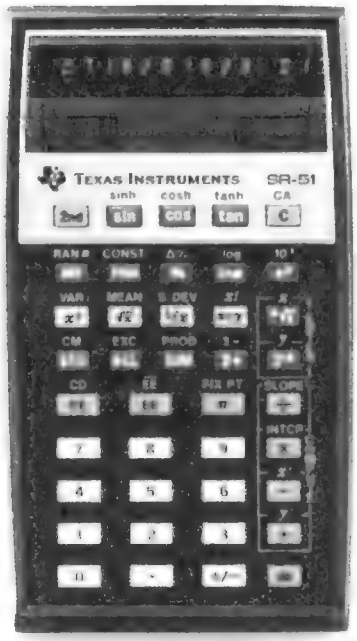
Da war zunächst der Essener Taxiunternehmer Harald Grohs, im Renngeschäft eigentlich schon ein alter Hase. Grohs, von Körperwuchs eher klein, was ihm auch den Spitznamen „Nippel" einbrachte, fuhr schon vor Jahren einen Porsche 911, kam allerdings erst im letzten Jahr durch spektakuläre Leistungen im Renault 5-Elf-Pokal ins Gespräch.

Mit der finanziellen Unterstützung eines Essener Herstellers für Elektronik-Bauteile und dem Protektorat des Ex-Rennfahrers Dieter Fröhlich gelangte Grohs zu einem BMW 3.0 CSL-Coupé mit Vierventil-Motor.

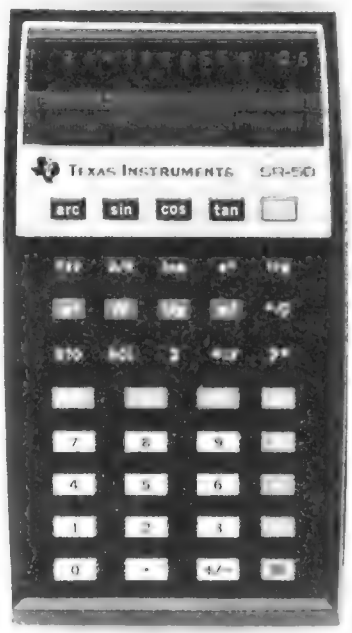
Das Auto, das im Vorjahr der Belgier Alain Peltier in der Tourenwagen-Europameisterschaft eingesetzt hatte, kam von Grund auf renoviert zum Nürburgring. Den letzten Schliff erhielt es bei dem Essener BMW-Händler Rüdiger Faltz, gleichzeitig auch der größte Alpina-Stützpunkt, weshalb auch die Buchloer Firma Burkhard Bovensiepen die Ambitionen von Faltz unterstützt.

Der geriet dieser Liaison wegen am Nürburgring auch gleich zwischen die Mühlsteine zweier Interessengruppen. Von BMW-Sportbetreuer Herbert Staudenmaier und Castrol-PR-Chef Dieter Hardt mußte er sich belehren lassen, daß BMW keine Garantie für die angelieferten Motoren übernehmen könne,

Wahl ohne Qual! Texas Instruments- ideal für Wissenschaft und Technik.



SR-51 DM 598,-*



SR-50 DM 348,-*

1 Jahr Garantie

SR-16 DM 248,-*

SR-11 DM 198,-*

Ideal? Das fängt schon damit an, daß Sie sich nicht mit Klammer- und Entertasten herumzuschlagen brauchen. Dieses System hat sie nicht nötig. Sie geben algebraisch ein, wie Sie es gelernt haben.

Star für Profis ist der neue SR-51. Der Rechner für Rechner aller Fakultäten. Für sie hat der SR-51 u. a. drei adressierbare Speicher. Arithmetische und kaufmännische Funktionen. 20 Umwandlungs- sowie statistische Funktionen: Mittelwert, Standardabweichung, Varianz, Permutation und Zufallszahlen-Generator. Mit linearer Regression für Tendenzanalysen und Hochrechnungen (Extrapolation).

Anspruchsvoll der SR-50 für Wissenschaftler, Ingenieure, Studenten und Schüler: xte Wurzel aus y, Fakultät für ganze Zahlen bis 69, hyperbolische Funktionen, Umwandlung von Grad in Bogenmaß und umgekehrt, Addition eines angezeigten Wertes zum Speicherinhalt – um nur einiges zu nennen.

Kein Wunder auch, daß Studenten und Ingenieure so häufig vom SR-16 begeistert sind: lnx, e^x, log, STO, RCL, Σ – das alles noch hinaus über 1/x, x^2, $\sqrt{x}$, y^x und natürlich die vier Grundrechenarten.

Und ist das immer noch zu viel Rechenkomfort, so nehmen Sie den SR-11 mit $\sqrt{x}$, 1/x, x^2, +/-, Konstante, π und Exponenteneingabe.

SR-51, SR-50, SR-16, SR-11 – das umfassende Programm wissenschaftlich-technischer Rechner. Texas Instruments – die Qualitätsrechner für Schule, Universität, zuhause, im Beruf und – für Sie!

Es gibt einen besseren Weg... Texas Instruments

Erhältlich in führenden Warenhäusern, in Fachgeschäften und im Versandhandel.

*Unverbindliche Preisempfehlung. Ein Jahr Garantie und komplettes Zubehör: Etui, Ladegerät und ausführliche Bedienungsanleitung.

Auch prima zum Währungen umrechnen. Noch vor dem Urlaub besorgen!

Coupon

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Texas Instruments Deutschland GmbH, European Calculator Division, 8050 Freising, Haggertystr. 1.

AMS 4 21/75

Texas Instruments European Calculator Division Deutschland 8050 Freising, Haggertystr. 1, Tel. (08161) 7411. Österreich: Marxergasse 10–11, 1030 Wien, 0222-739100. Schweiz: Aargauerstr. 250, 8048 Zürich, 01-643455.

wenn Faltz weiterhin das von Bovensiepen empfohlene und propagierte Mobil SHC-Öl in seine Motoren kippe. Bovensiepen selbst beruhigte Faltz („Er ist einer der wenigen Geschäftspartner, mit denen ich nur mündliche Verträge schließe") mit der Erfahrung, die er aus jahrelanger Praxis schöpfte: „BMW hat eine solche Garantie nie gegeben."

Noch frischer als das Auto von Grohs präsentierte sich in der Eifel der erste Ford Escort 2000 RS der neuen Generation. Der Ford-Rennsportabteilung in Köln, die den Wagen herrichtete und dann an Haustuner Erich Zakowski zum Einsatz weitergab, blieb nicht einmal mehr Zeit, das Weiß durch die Zakowski-Hausfarben zu ersetzen.

Was den erst am Donnerstag vor dem Rennen fertiggestellten Wagen dennoch als Zakspeed-Auto auswies, waren je ein grüner und ein roter Streifen auf der Motorhaube, unter der jener von Zakowski vorbereitete Zweiliter-Vierventiler arbeitete, der Dieter Glemser im letzten Jahr die Deutsche Rennsportmeisterschaft und Hans Heyer die Tourenwagen-Europameisterschaft eingebracht hatte.

Unter dem weißen Blechkleid ging es recht fremdartig zu, stammte das Fahrwerk doch komplett von jenem Capri, den Ford noch im letzten Jahr werksseitig eingesetzt hatte. Der Neuling, das zeigte bereits das Training, war erwartungsgemäß dem alten Escort, der von Hans Heyer gefahren wurde, und dem GS-BMW von Jörg Obermoser unterlegen.

Gute 50 Kilogramm mußte sein Fahrer, der Bonner Kaufmann Klaus Ludwig, im Vergleich zu Hans Heyer mehr bewegen. Ein Teil dieses Übergewichts resultiert aus den 23 Prozent größeren Fensterflächen, deren Glas nicht nur den Nachteil hat, schwerer zu sein als Blech, sondern auch noch den Schwerpunkt ungünstig nach oben verlagert.

Im Zakowski-Team ist zwischen Hans Heyer und Klaus Ludwig der Kampf um die Nachfolge des in den Ruhestand getretenen Dieter Glemser entbrannt. Erich Zakowski selbst steht dabei zwischen zwei Fronten: Auf der einen Seite der Unternehmer Hans Heyer, dem man nachsagt, er frische seinen firmeneigenen Mercedes-Lastwagenpark derzeit mit Magirus-Fabrikaten auf und kaufe sich so indirekt in das Zakspeed-Team ein – denn Erich Zakowski ist Magirus-Händler. Auf der anderen Seite Klaus Ludwig mit der Rückendeckung von Ford-Rennleiter Kranefuß.

Wie immer, wenn bei zwei gleichwertigen Fahrern letztendlich das Material den Ausschlag gibt, argwöhnt der eine, daß ausgerechnet der andere mit der besseren Qualität bedient werde. Klaus Ludwig fand diesen Verdacht sogar bestätigt, als er beim Training auf den Zakowski-Gastfahrer Manfred Mohr in einem Escort älterer Bauart auflief, diesen dann aber auf der langen Geraden vor Start und Ziel nicht einmal im Windschatten halten konnte.

Daß Ludwig im Rennen trotzdem die kleine Division gewann, nachdem Heyer mit einer gebrochenen Antriebswelle und Obermoser mit einem defekten Radlager ausgeschieden waren, dürfte eher Öl ins Feuer als auf die Wogen der Zweiliter-Klasse gegossen haben. Obermoser, dessen BMW besonders auf jenen Strecken dem Escort überlegen ist, auf denen die schiere Motorleistung zählt, hat ebensowenig aufgesteckt wie Heyer selbst. Insofern bedeuten die 20 Punkte, die Ludwig vorderhand einmal von seinen beiden Rivalen trennen, ein Polster, auf dem sich zunächst einmal in Ruhe abwarten läßt, wie sich Obermoser und Heyer möglicherweise gegenseitig aufreiben.

In der Division über zwei Liter scheint die Situation auf den ersten Blick ruhiger und klarer. Der BMW von Harald Grohs schleppt im Gegensatz zu seiner Porsche-Konkurrenz zwar an einem Mehrgewicht von rund 200 Kilogramm, macht dieses Handicap jedoch durch ein Leistungsplus von fast 100 PS wieder wett. Arrivierte Porsche-Piloten wie Reinhard Stenzel und Helmut Kelleners hielt Grohs am Nürburgring gerade noch in Schach, nicht aber den GT-Europameister John Fitzpatrick auf

Vom Pech der Konkurrenz profitiert: Harald Grohs im 3.0 CSL Coupé (oben) und Klaus Ludwig im ersten Ford Escort der neuen Generation.

einem Carrera des Kölner Millionärs Georg Loos. Erst als der Engländer im Eifer des Gefechts den Schalthebel abbrach, sah sich Grohs in Front.

Bis dahin jedoch hatte es der Taxiunternehmer, der in dem leistungsstarken BMW-Coupé nach eigener Aussage einen völlig neuen Nürburgring kennenlernte, nicht am notwendigen Einsatz mangeln lassen. Reifenunwucht, entstanden durch unregelmäßigen Gummiabrieb beim Bremsen, schüttelte den Wagen so durch, daß Grohs den Rest des Rennens größtenteils nur mit einer Hand am Lenkrad fuhr: die zweite benutzte er, um die gegen die tiefstehende Nachmittagssonne schützende Sonnenbrille trotz der starken Vibrationen auf der Nase zu halten.

Albrecht Krebs kam auf einem weiteren BMW-Coupé der Freilassinger Brüder Schnitzer weit weniger gut zurecht und verließ sogar einmal unprogrammgemäß die Strecke. Auf den ersten Blick erschien das Coupé, in den Farben der österreichischen Zigaretten-Manufaktur Memphis lackiert, als willkommener Anlaß, endlich das zu tun, worauf angeblich die gesamte deutsche Tabakwaren-Industrie wartet: die eigene Konvention, im Rennsport keine Zigarettenwerbung zu treiben, zu durchbrechen und gleichzeitig der Konkurrenz aus Österreich die dafür vorgesehene Konventionalstrafe aufzubrummen. Weit gefehlt: Memphis Team International, so erklärte Sepp Schnitzer gelassen, sei ein in Österreich eingetragener Klub, der nur rein zufällig

Deutsche Rennsportmeisterschaft

den gleichen Namen trage wie die Zigarettenfirma . . .

Wenig glücklich war bisher Werner Schommers mit dem Vierventil-Ford-Capri, den er aus letztjährigen Werksbeständen erstanden hatte und der ihn bisher zweimal im Stich ließ: einmal mit Fahrwerksschwierigkeiten, am Nürburgring mit einer gebrochenen Halbwelle. Der dritte Einsatz, den Schommers in die Provinz zum Flugplatzrennen nach Sembach verlegte, um sich endlich an das Auto zu gewöhnen, scheiterte am Protest einiger Fahrer, die fürchteten, das 420 PS starke Auto könnte ihnen wertvolle Punkte im Kampf um den ONS-Rundstreckenpokal wegschnappen. Sie fanden heraus, daß Schommers seine Nennung zu spät abgegeben hatte.

Mit technischen Defekten mußten sich die Routiniers Heyer und Obermoser aus dem Kampf um die ersten 20 Meisterschaftspunkte zurückziehen. In der kleinen Division fielen diese daher Klaus Ludwig zu, in der großen Klasse kassierte sie Harald Grohs.

Vorderhand sieht es so aus, als sei Harald Grohs in der Klasse über zwei Liter Hubraum nicht zu schlagen. Sollte sich dieser Eindruck in den nächsten Rennen bestätigen, wird möglicherweise bei Ford in Köln jener Plan in Kraft treten, der schon in den beiden Vorjahren half, die Rennsportmeisterschaft zu gewinnen: Für das Norisring-Rennen in Nürnberg, das zudem für Tourenwagen mit einem außergewöhnlich hohen Preisgeld aufwartet, würde in einem solchen Falle wahrscheinlich Jochen Mass mit einem Werks-Capri gemeldet. Die Vergangenheit jedoch hat gezeigt, daß in einem solchen Fall Stuck auf einem Werks-BMW nie weit entfernt ist.

Hans Heyer

Harald Grohs

Klaus Ludwig

Jörg Obermoser

Wissen Sie, wie konsequent eine Garantie sein muß?

Situation: Die meisten Automobile müssen im 1. Jahr mehr als einmal zur Reparatur in die Werkstatt.
Konsequenz: Volvo bietet 1 Jahr Garantie ohne jede km-Begrenzung. Ob Ihr jährliches Fahrpensum 20- oder 100-tausend Kilometer beträgt.

VOLVO
Das konsequente Automobil

reifen pilot 77

Repariert und pumpt platte Reifen im Nu auf.

Ohne Reifenwechsel!

Schon 'mal probiert?

REIFEN-PILOT 77 macht's möglich! Da ist alles drin, was mit Reifenpannen im Handumdrehen fertig wird. Latex-Schaum, der das Pannenloch fest versiegelt. Und Treibgas, das den Reifen schnell aufpumpt.
Und so wird's gemacht: Reifen-Pilot 77 an's Ventil des lecken Reifens anschließen. Sprühknopf drücken. Fertig. Sofort losfahren – so 10 bis 20 km. Und dann den Reifendruck an der nächsten Tankstelle überprüfen lassen. Einfacher geht's nicht. Sauberer auch nicht. Gute Fahrt!
Reifen-Pilot 77 gibt es für kleine und für große PKW-Reifen in Ihrer Tankstelle, in der Werkstatt und im Kfz-Zubehörhandel.
Bezugsquellennachweis:

Start pilot
479 Paderborn, Postfach 2470

Einmaliges Sonderangebot!
Gegen Einsendung von 2 Flaschen echt deutschen Wodkas senden wir Ihnen 1 Flasche echt russischen Wodka.

Tag für Tag müssen wir Hersteller von echt russischem Wodka (mit der Betonung auf echt, russisch und Wodka) aufs neue mitansehen, wie Sie, liebe Leser, einem vermeidbaren Irrtum aufsitzen.

Wovon sprechen wir?

Stellen Sie sich vor, Sie betreten ein einschlägiges Fachgeschäft. Sie erwerben eine Flasche, deren Name und Ausstattung den Schluß nahelegen, es handle sich dabei um echt russischen Wodka.

Die Form der Flasche z. B. erinnert an russisch-orthodoxe Kirchtürme. Auf dem Etikett prangt der Name eines berühmten russischen Dichters oder eines Operetten-Großfürsten, garniert von kyrillischen Lettern. Logisch, daß es sich auch beim Inhalt um echt russischen Wodka handelt.

Irrtum. Es handelt sich um einen schlauen Doppelgänger, der zwar ungeheuer russisch aussieht, mit echt russischem Wodka aber allenfalls gemein hat, daß es sich bei ihm auch um — nun ja — Wodka im weiteren Sinne handelt.

Bitte sehr, Sie mögen sagen, Wodka sei Wodka für Sie, und Ihnen sei gleichgültig, ob es deutscher oder russischer sei.

Diese Meinung wäre wert, überprüft zu werden. Denn warum wohl treten die deutschen Wodkas so auf, als wären sie waschechte Russen? Doch vermutlich deshalb, weil russischer Wodka einmalig und unvergleichlich ist.

Wir machen Ihnen einen Vorschlag. Wir sind gern bereit, Ihnen gegen Einsendung von 3, nein, sagen wir von nur 2 Flaschen deutschen Wodkas à 0,7 Liter 1 Flasche echt russischen Wodka von uns zuzuschicken, damit Sie den Unterschied zwischen beiden in Ruhe verkosten können.

Würden Sie aber bitte Ihre 2 Flaschen in ein stabiles Päckchen packen. Die Bundespost will es so, damit ihre Bediensteten nicht durch versehentlich auslaufende Testflüssigkeit in Versuchung geführt werden können.

Und fassen Sie sich in etwas Geduld, bis unsere Gegenlieferung bei Ihnen eintrifft. Bei der Besonderheit unseres Angebotes läßt sich noch nicht absehen, welch ein Andrang herrschen wird.

Ach ja, damit wir es nicht vergessen: Dieser echt russische Wodka, von dem wir sprechen, ist in ziemlich unauffällige Flaschen gefüllt, mit einem zartgrün-goldenen Etikett darauf und hört auf den unaussprechlichen Namen Moskovskaya.

Sie können, wenn Sie können, ihn auf der vorletzten oder auf der drittletzten Silbe betonen, je nachdem, ob Sie die hochrussische oder die südrussische Betonung vorziehen.

☐ Anbei meine 2 Flaschen deutscher Wodka. Senden Sie mir dafür, wie versprochen, 1 Flasche von Ihrem echt russischen Wodka. Ich bin sehr gespannt.

☐ Ich diskutiere die Sache gerade mit meinem Kegelclub. Er umfaßt gegenwärtig 33 Mitglieder, so daß Sie etwa Mitte nächster Woche mit einer Sendung von 66 Flaschen deutschem Wodka rechnen können.

☐ Besten Dank für Ihre freundliche Offerte. Ich übe jedoch bereits den Namen Moskovs . . ., um mir Ihr Produkt demnächst selbst zu kaufen.

Name .....

Anschrift .....

(Ausschneiden und mit begleitender Flaschenpost einsenden an Simex, Generalvertretung echt russischen Wodkas für die Bundesrepublik Deutschland, 517 Jülich. Interessenten aus West-Berlin wenden sich bitte an Wissinger, 1000 Berlin 37, Argentinische Allee 22b.)

Zum Wohl der Q

Alain de Cadenets vierter Anlauf zum Sieg in Le Mans.

Alain de Cadenet besitzt einen französischen Namen und gerade deshalb den ausgeprägten Wunsch, zu beweisen, daß er dennoch ein guter Engländer ist. Bereits dreimal versuchte es der wohlhabende Londoner Geschäftsmann vergeblich mit jener Methode, die nun im vierten Anlauf endlich Erfolg haben soll: Alain de Cadenet hat sich in den Kopf gesetzt, mit einem englischen Auto und britischen Fahrern beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans Frankreichs Patriotismus gründlich zu kränken.

Gordon Murray, der junge Südafrikaner, der die derzeit erfolgreichen Formel 1-Rennwagen von Brabham zeichnete, war verantwortlich für das Design jener Autos, mit denen de Cadenet in den letzten Jahren die Marathon-Veranstaltung im Depatement Sarthe für sich entscheiden wollte. 1972 kam das Team auf dem vierten Platz ein, im letzten Jahr fuhr es an dritter Position, als eine gebrochene Hinterrad-Aufhängung die Hoffnung auf einen Sieg in Le Mans zerstörte.

Diesmal versucht es de Cadenet mit einem Zwitter, dem er insofern gute Chancen einräumt, als sich das Reglement zwischenzeitlich geändert hat.

Eine Limitierung des Benzinverbrauchs, so rechnet de Cadenet, müßte einem leichten und aerodynamisch günstigen Auto die besten Chancen geben. In seiner Garage in Kensington wurde so lange gewerkelt, bis im Chassis eines Lola T 390, der ursprünglich für die Aufnahme eines Zweiliter-Motors gebaut wurde, ein Dreiliter Formel 1-Triebwerk von Ford Cosworth untergebracht war. Mit einem Maximalverbrauch von 40 Liter pro 100 Kilometer würde der Treibstoff-Konsum innerhalb des gesetzten Limits liegen und gleichzeitig einen neuen Sparsamkeits-Bestwert für ein Dreiliter Formel 1-Triebwerk bedeuten, das in der Regel fast die doppelte Menge Benzin im Rennen benötigt.

England gegen Frankreich: de Cadenet Lola

Auch mit anderen Dingen soll das Leichtgewicht sparsam umgehen: Besonders dicke Bremsbeläge sollen gewährleisten, daß der de Cadenet-Lola ohne einen Wechsel auskommt, spezielle Goodyear-Rennreifen, die ebenfalls 24 Stunden halten sollen, sofern sich die Witterungsverhältnisse nicht ändern, sollen die Anzahl der Boxenstops auf ein Minimum reduzieren. Gute 320 km/h wird der de Cadenet-Lola auf der Mulsanne-Geraden fahren.

Der Motor ist jenes Exemplar, das bereits 1972 Verwendung fand und darüber hinaus bereits anderweitig Geschichte machte: Bruce McLaren gewann mit ihm 1968 den Grand Prix von Belgien.

Vorbereitet wird dieses altgediente Triebwerk von John Nicholson, der selbst bisweilen als Fahrer ins Formel 1-Geschehen eingreift, sich ansonsten jedoch der Wartung von Motoren verschiedener Grand Prix-Teams widmet. Unter anderem präparierte er jene Treibsätze, mit denen Emerson Fittipaldi im vergangenen Jahr die Fahrerweltmeisterschaft errang.

John Nicholson will den Wagen zusammen mit Alain de Cadenet fahren, der vom Erfolg seines diesjährigen Unternehmens überzeugt ist: „Wenn wir gleichmäßig und ohne größere Unterbrechungen fahren, werden wir Le Mans für England gewinnen."

Ganz glücklich freilich dürfte de Cadenet auch dann nicht sein: John Nicholson wurde in Neuseeland geboren.

Alan Brinton

Der kurze Seeweg nach Irland

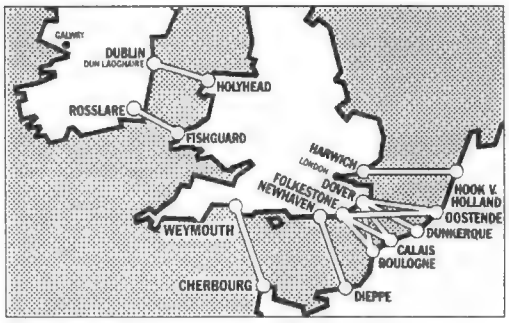
Um mit dem Auto nach Irland zu kommen, müssen Sie keine lange Schiffsreise machen. Der kurze Seeweg führt über England – und Sealink. Sealink Fähren schlagen Ihnen die Brücken für den kurzen Weg nach Irland.

Vom Kontinent nach England können Sie sich von zehn Sealink-Fährrouten die aussuchen, die Ihnen am besten liegt. Und von England nach Irland können Sie ebenfalls wählen:

Fishguard – Rosslare oder
Holyhead – Dublin (Dun Laoghaire)
mit bis zu acht Hin- und Rückfahrten täglich im Sommer.

Kaufen Sie die Tickets für die Fähre nach Irland am besten noch vor Reiseantritt, zusammen mit dem Fährticket nach England. Dann bekommen Sie nämlich einen Nachlaß von 10% auf den Preis für die Irlandfähre.
Auf der Fahrt durch England können Sie sich auch ausruhen, ohne Zeit zu verlieren: ein Autoreisezug fährt von London direkt nach Fishguard.

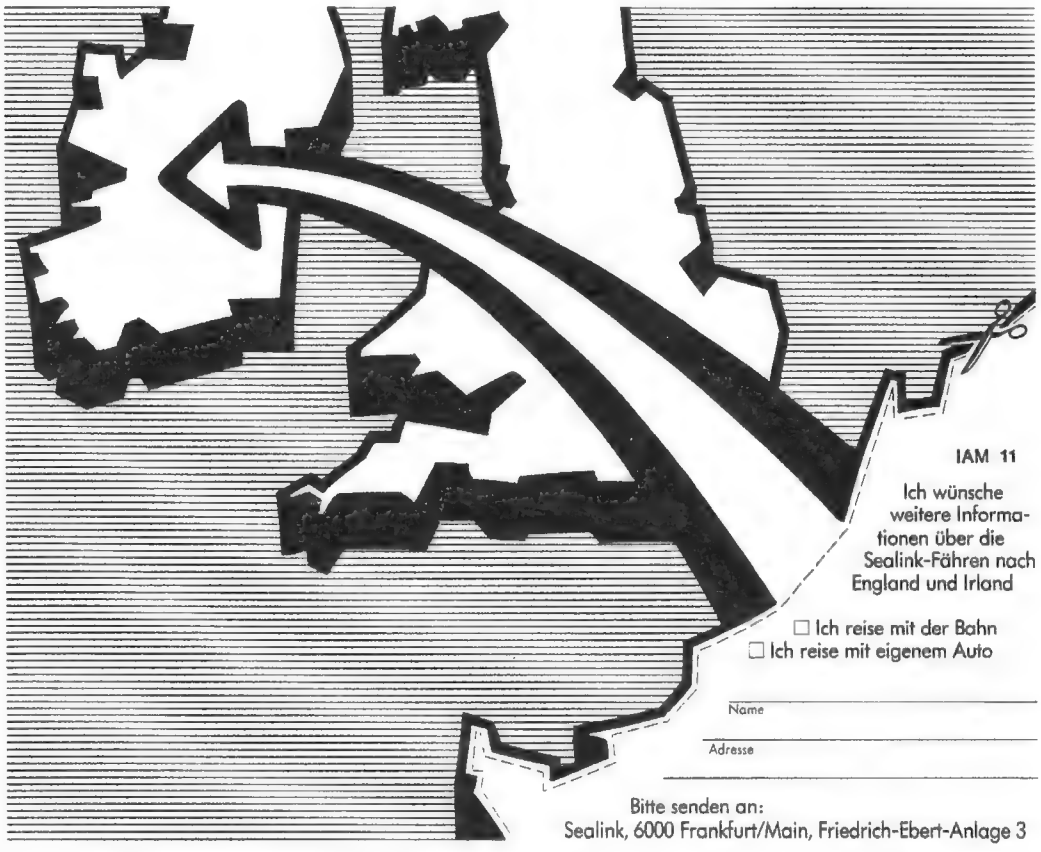
Übrigens, der kurze Seeweg nach Irland ist auch der kürzeste Weg für Bahnreisende.



Wenn Sie mehr über das Reisen nach Irland wissen wollen, fragen Sie Ihr Reisebüro, Ihren Automobilclub oder schicken Sie uns den Coupon.

Der kurze Weg nach Irland: Sealink-England-Sealink.

Sealink, das sind die Fährschiffe der Britischen Eisenbahnen, der Französischen Eisenbahnen, der Belgischen Seetransport-Verwaltung und der Reederei Zeeland.



IAM 11

Ich wünsche weitere Informationen über die Sealink-Fähren nach England und Irland

☐ Ich reise mit der Bahn
☐ Ich reise mit eigenem Auto

Name

Adresse

Bitte senden an:
Sealink, 6000 Frankfurt/Main, Friedrich-Ebert-Anlage 3

Ruhe nach dem Sturm

Hans Stuck senior: Erinnerungen eines Idols.

Irgendwann im Jahre 1929 gibt es im eintönigen Dasein der Belegschaft des Münchner Hauses auf der Zugspitze eine willkommene Abwechslung. Eine Klemm-Maschine umkreist die Wetterwarte zweimal, landet auf dem Schneeferner, heraus steigen der Jagdflieger Ernst Udet und der Rennfahrer Hans Stuck, die Freunde. Man zeigt ihnen die Instrumente, bietet ihnen eine Tasse Kaffee an. Die Klemm wartet mittlerweile. Als das Gespann wieder starten will, ist das Flugzeug eingeschneit. Erst nach der Schneeschmelze wird es seinen Horst in München wiedersehen, säuberlich tranchiert und stückweise zum Hangar speditiert.

Stuck und Udet fahren mit Skiern durchs Reintal ab nach Garmisch. Um diese Zeit kommt der „blonde Hans" bereits die Berge schneller hinauf als jeder andere und herab kaum langsamer als die besten Skiläufer. Ein Schweizer Skilehrerdiplom attestiert ihm Können und pädagogisches Geschick.

Seit 1948 haust Stuck im idyllischen Grainau am Fuße der Zugspitze, der alte Bergkönig neben einem König der Berge, in friedlicher Koexistenz gleichsam, denn die Herausforderung hat aufgehört.

Die Symbolik ist so aufdringlich, daß man sie nicht übersehen kann. Stuck ist ein lebendiges Kompendium der Zeitgeschichte, war Augenzeuge und stand selbst im Rampenlicht, Jet-Set, bevor es die ersten Düsenflugzeuge überhaupt gab. Namen, die ein halbes Jahrhundert lang Gesprächs- und Zündstoff lieferten, sind für ihn Aufhänger für Dutzende von Geschichten, Episoden und Anekdoten. Sie ranken sich stets um die gleichen Helden: den begnadeten Chirurgen Sauerbruch, den genialen Konstrukteur Porsche, den nicht ganz geheueren Hellseher Hanussen, Hitler, Franz-Josef Strauß – und Hans Stuck, den verwöhnten Publikumsliebling.

Der mysteriös-arrogante Hanussen erregt am Freitag vor dem Avusrennen 1932 in der Roxy-Bar im Berliner Westen die Neugier eines vergnügten Zirkels von Rennfahrern, dem auch Stuck, von Brauchitsch, Caracciola,

Nach dem Start auf dem tschechischen Masaryk-Ring: Der spätere Sieger Stuck (Auto Union) führt vor Caracciola (Mercedes) und Nuvolari (Maserati).

Zeichnung: Gotschke

Nuvolari und Prinz Lobkowicz angehören. Auf die Frage, wer das Rennen gewinnen wird, verweigert er jegliche Auskunft, hinterlegt beim Barkeeper aber einen Zettel, der erst am Sonntag abend gelesen werden soll. Lobkowicz verunglückt tödlich, und eben das ist die Mitteilung, die auf dem Blatt steht.

Professor Porsche baut fast alle Rennwagen, mit denen Stuck erfolgreich ist, mit Ausnahme der Dürkopp-Autos seiner Sturm- und Drang-Periode und der AFM und BMW, mit denen sich der Bergkönig nach dem Kriege wieder inthronisiert. Als Stuck dem Auto-union-Heckmotorwagen auf der Südschleife des Nürburgrings zum erstenmal die Sporen gibt, hat sich Porsche an der Müllenbach-Kurve postiert, wie immer die Stoppuhr an einem simplen Bindfaden um den Hals. „Zufrieden?", fragt er seinen Versuchsfahrer, aber der wettert: „Die Bremsen sind beschissen" — ein Wort, das er noch heute wie ein Geschoß versendet, um seinen Unmut plastisch zu formulieren. Der Professor grollt: „Sie sollen ja auch nicht bremsen, sondern fahren . . ."

Porsche hat den Rahmen des Wagens in das Kühlsystem mit einbezogen. Durch die Rohre pulsiert Glykol, das erst bei einer Temperatur von 180 Grad kocht, aber die Hitze teilt sich den Pedalen mit. Beim Großen Preis von Italien wird Stuck buchstäblich der Boden unter den Füßen zu heiß. Er läßt seinen Coéquipier Leiningen ein paar Runden fahren, pumpt sich von einem Carabinieri, der auf großem Fuße lebt, die Knobelbecher und wird noch Zweiter.

Hitler hat ein Faible für den blonden Hünen, der ihm offenbar wie eine Verkörperung der Recken und Riesen der germanischen Heldensagen erscheint. Bei den Mittagessen, zu denen er einmal im Jahr die deutschen Meister einlädt, sitzt Stuck gewöhnlich neben ihm; Räder müssen rollen für den Sieg, auch die von Rennwagen.

Die Führer-Gunst kommt Stuck später zustatten. Seine zweite Frau Paula entspricht nicht dem arischen Reinheits-Gebot. Himmler gibt Stuck einen plumpen Wink, dieser droht mit Auswanderung nach Amerika und bleibt bis gegen Kriegsende unbehelligt.

Sauerbruch flickt den Draufgänger nach mehreren Stürzen wieder zusammen, verpaßt ihm zum Beispiel einen künstlichen Ellenbogen. „Was wollen Sie Krüppel bei mir?", begrüßt er Stuck augenzwinkernd, als er ihn auf seine Wehrtauglichkeit untersuchen soll. Stuck macht statt dessen Wehrbetreuung, vermittelt Kraft durch Freude. Am Heck seines Mercedes läßt er wahlweise zwei Ampeln aufleuchten, „Danke" für Wohlverhalten im Verkehr, „Arschloch", wenn jemand seinen Grimm erregt hat. Zu den Gerügten gehört der berühmte General Dietl, der die Injurie auf seine Art ahndet:

Erinnerungsstücke im heimischen Wohnzimmer: großflächige Bilder und Schreibtischplatte aus 250 Pokalen.

Fotos: Thoma

Die komplette Anlage wird am Wagen des Offiziers installiert.

Fast 40 Jahre lang fährt Stuck Rennen, und mit der gleichen Ausdauer — Kontinuität und klare Linie auch hier — ist er ein unermüdlicher Sympathisant des schwachen Geschlechts. Er faßt heute die Motive für seine drei Ehen in einem Aphorismus zusammen: „Mit meiner ersten Frau Ellen wurde ich von meinen Eltern verheiratet, von der zweiten — Paula — wurde ich geheiratet, und bei Christa, der dritten, und endgültigen, war es Liebe auf den ersten Blick." Gern erzählt er die Geschichte seiner Liaison mit der schönen Xenia, die amüsant ist und traurig wie das Drehbuch für eine Filmtragödie in Technicolor. Er gewinnt sie ihrem Mann ab, dem ungarischen Grafen Szichy, der beim Semmering-Bergrennen 1929 gewettet hat, daß er Stuck schlagen wird. Ein Jahr begleitet sie ihn zu allen Rennstrecken, dann verläßt sie ihn, todkrank, und stirbt im Sanatorium von Leysin bei Montreux.

Alkohol ist für ihn tabu und auch Nikotin, seit jeher, denn sein Vater trieb ihm den Spaß am Rauchen schon früh mit einer präparierten Zigarre aus. Dafür leuchten seine Augen, wenn es Tafelspitz mit Rotkraut und Preiselbeeren gibt, mit Schildkrötensuppe als Vor- und Obstsalat als Nachspeise. Die alten Narben machen ihm zu schaffen, aber er trägt es mit Gelassenheit: „Immer, wenn ein Knochen kaputtgeht, schraube ich ihn ab und lasse mir im Krankenhaus in Garmisch einen neuen machen." Sein Lebensinhalt ist Hans Stuck der Jüngere, an dessen Wohl und Wehe er intensiv Anteil nimmt. „Nimm dich zusammen", tadelt ihn der Junior, wenn er seinen BMW 528 einmal nicht um die Ecken driften läßt, „ich will was sehen".

250 seiner zahlreichen Pokale hat der Senior Stuck zu zwei massiven Tischplatten umgießen lassen; er hat einen Hang für das Praktische. Auf den vielen großen Bildern in seinem Wohnzimmer ist er der strahlende Bergkönig, durch das Fenster sieht man die Zugspitze. *Hartmut Lehbrink*

Sport Nachrichten

Gut gedacht, schlecht gemacht

Erhebliche organisatorische Mängel kennzeichneten die Maritim-Rallye Nordland, Lauf zur Europameisterschaft und zum deutschen Rallye-Championat. Irreführende Auspfeilungen, unkorrekte Streckenbücher und nicht rechtzeitig aufgezogenes Hilfs- und Rettungspersonal erforderten die Neutralisation verschiedener Sonderprüfungen und beschworen letztendlich einen Protest herauf, der vorderhand von den Sportkommissaren abgelehnt wurde und fast die Siegerehrung hätte platzen lassen, als Fahrtleiter Dörfler den inzwischen in die Berufung gegangenen Protestführer dafür verantwortlich machte, daß man nur die drei Erstplacierten ehren konnte.

„Jeder Mörder hat das Recht, gegen seine Verurteilung Berufung einzulegen", verurteilte Opel-Sportleiter Helmut Bein das Tun des Fahrtleiters, „warum soll es dann ein Rallyefahrer nicht haben, der sich benachteiligt fühlt." Streitpunkt war die schlechte Auspfeilung der zweiten Wertungsprüfung auf dem Truppenübungsplatz Putlos, wo die erste Spezialetappe bereits hatte neutralisiert werden müssen, weil ein Krankenwagen ohne Arzt und nur drei mit Sprechfunkgeräten ausgerüstete Posten keine ausreichende Sicherheit gewährleisten konnten.

Dabei war die Rallye von der Grundidee her eher vorbildlich angelegt. Vor allem die vor der Fahrt an alle Teilnehmer ausgesprochene Warnung, keine Aufschriebe für die Sonderprüfungen zu benützen, sollte die Chancengleichheit für alle Teams gewährleisten. Daß bei einer Kontrolle dennoch vier Mannschaften bei der Benutzung der unerlaubten Aufschriebe ertappt wurden, mag all jene beruhigt haben, die sich rechtzeitig von dem heißen Papier getrennt hatten.

Ohne Aufschrieb zu fahren, das weiß man, behagt Achim Warmbold nicht. Nur so ist zu erklären, daß er mit seinem Werks-Renault Alpine nur auf den fünften Platz kam und sich noch von der eigentlichen Überraschung der Rallye Nordland, Rainer Altenheimer auf einem serienmäßigen Porsche Carrera, schlagen lassen mußte. An der Spitze ging es knapp zu: Ove Andersson gewann auf einem Toyota Corolla mit fünf Sekunden Vorsprung vor dem Opel-Werksascona von Anders Kulläng. Den dritten Rang belegte Heinz Walter Schewe auf einem Porsche Carrera.

Seines Sieges freilich vermochte sich Safari-Sieger Andersson dennoch nicht richtig zu freuen. Nach der Veranstaltung wurden ihm 10 000 Mark aus dem Hotelzimmer gestohlen, Toyotas PR-Chef Adi Hüngsberg blieb mit 400 Mark auf der Strecke, den Vater des Toyota-Werksfahrers Harald Demuth baten die Langfinger mit 900 Mark zur Kasse.

Dritter Platz: Schewe im Porsche Carrera.

Nach dem Gesamtsieg bestohlen: Ove Andersson.

Schwach auf unbekannten Sonderprüfungen: Warmbold.

Porsche — BMW 2 : 2

Ein rennsportliches Novum stahl Hans Stuck beim vierten Lauf zur amerikanischen Tourenwagen-Meisterschaft (IMSA) im kalifornischen Laguna Seca ein wenig die Schau: Im Rahmenrennen der Super Vau stand mit Benny Scott erstmals in der Geschichte des Rennsports ein Farbiger auf dem besten Startplatz. Der hochgewachsene Neger mit Schnauzbart drehte sich jedoch in der ersten Runde, fiel auf Platz zehn zurück, mußte sich im Ziel aber nur noch um eine halbe Wagenlänge geschlagen geben.

Hans Stuck tat es Benny Scott im ersten der beiden IMSA-Rennläufe gleich. Als er schon 20 Sekunden auf den letztjährigen Titelträger, Peter Gregg auf einem Porsche Carrera, gutgemacht hatte, zwang ihn ein platter Reifen an die Box. Anschließend räumte der Bayer unter den 40 Teilnehmern so auf, daß er in den restlichen 16 Runden seinen Rückstand von 25 Sekunden größtenteils wieder wettmachte.

Im zweiten Lauf gab es für den BMW-Piloten kein Halten mehr. Gregg, der mit einem losen linken Vorderrad die Boxen anlaufen mußte, nahm er 45 Sekunden ab und überrundete zudem das gesamte Teilnehmerfeld. Obwohl es nach dem neuerlichen Sieg 2 : 2 im IMSA-Duell Porsche gegen BMW steht, liegt der Schwerpunkt in der Fahrerwertung ganz eindeutig bei den Porsche-Privatpiloten: Gregg führt mit 70 Punkten vor Haywood (53,5), Keyser (52,5) und Dyer (45). BMW-Fahrer Redman brachte es auf 20 Punkte, Stuck auf 17,5 Zähler.

Der Seewolf

Daß Seefahrt not tut, wußten schon die alten Römer. Dem Grand Prix-Fahrer Jochen Mass ist diese Weisheit ebenfalls nicht neu, stand er doch am Ruder bevor er als

Profi in das Lenkrad von Wettbewerbswagen griff. Geblieben ist ihm aus dieser Zeit der Wunsch, ein eigenes Schiff zu besitzen.

Vor genau einem Jahr tat sich der Kölner mit vier weiteren Teilhabern, darunter der Grand Prix-Pilot Mike Hailwood, zusammen und erstand für rund 250 000 Mark einen vom Zahn der Zeit stark angenagten Dreimaster, Baujahr 1919. In der englischen Hafenstadt Plymouth erhielt der 40 Meter lange und 6,50 Meter breite Baltic-Schoner ein neues Gesicht und einen neuen Namen, bei dessen Wahl man sich auf die Bezeichnung Aquila Marina (Seeadler) einigte.

Gerade rechtzeitig, um beim Grand Prix von Monaco im Hafen zu liegen, lief das Boot in England vom Stapel. In Monte Carlo wurde es zunächst für eine PR-Aktion des Mass-Sponsors Marlboro verwendet, danach soll es der Öffentlichkeit dienen und Touristen in Tagesausflügen über die offene See schaukeln. Ewig soll ihm dies profane Los jedoch nicht beschieden sein: „Eines Tages", so plant sein Mitbesitzer Mass, „so ganz plötzlich, werde ich mit der Rennerei aufhören und nur noch für das Boot Zeit haben."

Nach dem Stapellauf in ihrem Element: Jochen Mass, Aquila Marina.

Denny in Indy

Denny Hulme, 38, Automobil-Weltmeister 1967, mit dem Ende des letzten Jahres vom aktiven Rennsport zurückgetreten, kann offenbar doch nicht ganz auf Motorenlärm verzichten. Selbst zweimal bei den 500 Meilen von Indianapolis als Vierter im Ziel, betreut der Neuseeländer in diesem Jahr den amerikanischen Renn-Veteranen Lloyd Ruby. Ruby fährt wie Vorjahressieger Johnny Rutherford einen McLaren M16E mit einem Offenhauser Turbo-Motor.

Blinde Kuh

Wenig Freude hatte Formel V-Goldpokalsieger Freddy Kottulinsky bei einem Ausflug in die Welt des Rallyesports. Durch intensive Sonnenbestrahlung beim Skilaufen auf einem Gletscher schien das Unternehmen Nordland-Rallye schon vor dem eigentlichen Beginn

Preisfrage:

Wenn Sie für einen deutschen Mittelklassewagen rund 15.000 DM bezahlen müssen, wieviel kostet Sie dann ein amerikanischer Wagen der Komfort-Klasse?

CHEVROLET PONTIAC OLDSMOBILE BUICK Cadillac GM

ab 20.000 DM, ab 30.000 DM, ab 40.000 DM?

Die Antwort finden Sie auf der nächsten Seite.

Sport Nachrichten

zum Scheitern verurteilt. Eine schwarze Binde, für die Dauer der Reise von Österreich zum Startort Kopenhagen über die entzündeten Augen gelegt, brachte jedoch so viel Linderung, daß sich Kottulinsky schließlich doch noch auf den Rallye-Weg machte. Zwischen den Sonderprüfungen stets mit verbundenen Augen auf dem Beifahrersitz mitfahrend, meisterte er ein Großteil der Strecke, bis ein massiver Felsbrocken die Fahrt des von Nordstadt präparierten Golf stoppte.

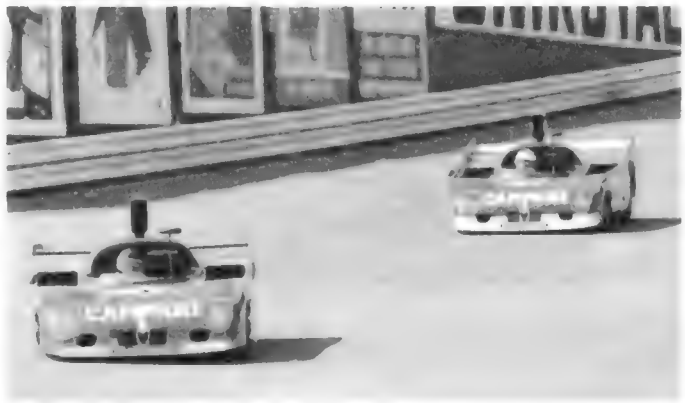
Überschwemmung nach Doppelsieg

Pimm's Club, die Bar des Aachener Rennstallbesitzers Willi Kauhsen, glich einem Hunnenlager. „Der Sekt lief aus der Stereoanlage, die Tanzfläche stand fünf Zentimeter unter Wasser", schilderte Kauhsen den Zustand des Nachtlokals, nachdem sich das ehemalige Werksteam von Alfa Romeo, von Kauhsen schon dreimal zum Sieg geführt, zur Ruhe begeben hatte. Diese freilich war nicht von langer Dauer: Im Morgengrauen hatte die Aachener Polizei drei falsch geparkte Mechaniker-Autos abgeschleppt, die für 210 Mark wieder ausgelöst werden mußten. „Ich habe beide Augen zugedrückt", versicherte Willi Kauhsen, „wir hatten ja ein Heimspiel."

Das Heimspiel hatte einen Tag zuvor auf dem Ardennen-Rundkurs von Spa Francorchamps stattgefunden und mit einem Doppelsieg der Alfa Romeo von Pescarolo/Bell und Ickx/Merzario geendet. Auf dem dritten Rang lief bereits der beste Tourenwagen ein, ein BMW Coupé von Rüdiger Faltz, gefahren von Siegfried Müller und dem Tourenwagen-Vizeeuropameister Alain Peltier. Die beiden Turboporsche von Müller/Kinnunen und Jöst/Casoni schieden mit technischen Defekten aus.

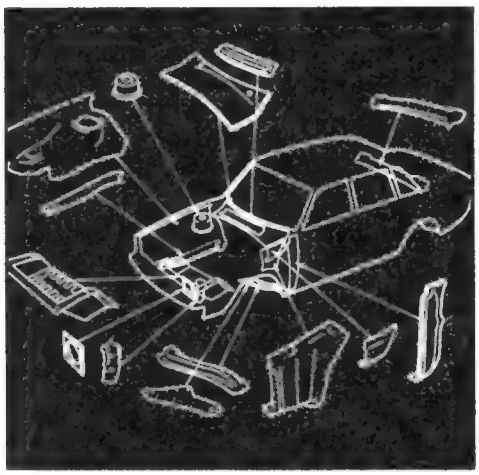
Alfa Romeo führt nach dem Doppelsieg von Spa nun die Markenweltmeisterschaft mit 74 Punkten an. Auf dem zweiten Platz rangiert Porsche mit einem Zähler weniger vor Renault Alpine (32).

Teamchef Kauhsen.



Führung in der WM nach Doppelsieg in Spa: Alfa Romeo.

Wissen Sie, wie konsequent Rostschutz sein muß?



Situation: Immer mehr Automobile werden wegen Rostschäden vom TÜV nicht mehr neu zugelassen.
Konsequenz: Jede Volvo-Karosserie ist an allen stark strapazierten Stellen feuerverzinkt und durch verstärkten Unterbodenschutz extrem gegen Rost und Steinschlag geschützt.

VOLVO
Das konsequente Automobil

Versichern Nicht verunsichern

Als größte private Krankenversicherung haben wir ein komplettes, übersichtliches Versicherungsprogramm geschaffen, das für jeden verständlich ist. Mit modernen 100%-Versicherungen. Damit von vornherein klar ist, womit Sie rechnen können. Klipp und klar sehen Sie jetzt, was es heißt und kostet, privat versichert zu sein.
Wir möchten, daß Sie versichert sind. Nicht verunsichert.

DKV
DEUTSCHE KRANKEN-VERSICHERUNG
HAUPTVERWALTUNG 5000 KÖLN 41 · AACHENER STRASSE 300 · TELEFON: 5781

General Motors Komfort-Wagen.

Ab 19.186 DM*

Chevrolet Camaro
2-türiges Sportcoupé

Serienmäßig:
Servo-Lenkung, Servo-Bremse, Heckscheibenentfroster, faltbares Reserverad, Getriebeautomatik, V8-Motor (Normalbenzin), 155 PS bei 3.800 upm.
DM 19.186.–*

Oldsmobile Cutlass Salon
4-türige Limousine
Serienmäßig:
Servo-Lenkung, Servo-Bremse, faltbares Reserverad, verstellbares Lenkrad, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, elektronische Zündverstellung, von innen verstellbarer Außenspiegel, Vinyl-Dach, zentrale Türverriegelung, elektrischer Kofferraumverschluß, hinterer Heckscheiben-Defroster, Getriebeautomatik, V8-Motor (Normalbenzin), 170 PS bei 3.600 upm.
DM 23.810.–*

Wenn Sie die Preise für diese Wagenkategorie vergleichen, wissen Sie, daß General Motors Komfort-Wagen von keinem europäischen Modell unterboten werden können. Und das Angebot von Komfort und Ausstattung ist noch exklusiver, als Sie es erwarten. Dazu bietet Ihnen jedes der 15 individuellen GM-Modelle serienmäßig die Vorteile der V8-Motoren, die in Laufruhe, Fahrkomfort und Dauerhaftigkeit unerreicht sind (und übrigens alle mit Normalbenzin fahren). Trotz so günstiger Preise weisen alle GM-Modelle modernste Sicherheitseinrichtungen nach den strengen US-Normen und eine Ausstattung der Spitzenklasse auf.

Und mit General Motors-Fahrzeugen gehen Sie keine Experimente ein: Alle Modelle sind bis ins letzte Detail großserienerprobt. Das ist der Grund für ihre sprichwörtliche Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Und nicht zuletzt: Das GM-Servicenetz hat 37 Händlerbetriebe im Bundesgebiet und West-Berlin.

CHEVROLET · PONTIAC · OLDSMOBILE · BUICK · Cadillac · GM

Diese OFFIZIELLEN GENERAL MOTORS VERTRAGSHÄNDLER garantieren Ihnen fachmännisch besten Service:

Auto-Thüllen KG, 5100 Aachen · Herbert Schultze Automobile OHG, 1000 Berlin · Fischer & Co., Kraftfahrzeuge, 4800 Bielefeld · Georg Werkmeister KG, 5520 Bitburg · Johann Bachem OHG, 5300 Bonn · Opel Dürkop, 3300 Braunschweig · Autohaus Fritz Burr, 2800 Bremen · Horst Baecker Automobile, 2850 Bremerhaven · Autohaus Darmstadt Hartmann, Rieg KG, 6100 Darmstadt · Helmut Stratemann & Co, 4600 Dortmund · Auto-Becker, 4000 Düsseldorf Autohaus Georg von Opel KG, 6000 Frankfurt/M. · Schulz u. Meister, 7800 Freiburg · Autohaus Wolfgang Fahr, 6400 Fulda · Autohaus Sturm, 8100 Garmisch-Partenkirchen · Autohaus Giessen GmbH, 6300 Giessen · Ernst Dello & Co., 2000 Hamburg 54, Lokstedt · Opel Rudhart GmbH, 3000 Hannover · Automobilvertrieb F. A. Bösken, 6750 Kaiserslautern · Autohaus Fritz Opel GmbH, 7500 Karlsruhe · Autohaus Kassel GmbH, 3500 Kassel · Johannes Kirberger, 2300 Kiel Autohaus Fröhlich KG, 5400 Koblenz · Automobil AG, 5000 Köln · Paul Bauer Ing. KG, 5000 Köln-Mülheim · Autohaus Fritz Schillinger, 7630 Lahr/Baden W. Haberbusch & Co. GmbH, 7850 Lörrach/Baden · Kannenberg KG, 6800 Mannheim · Autohaus Fritz Kiffe, 4400 Münster · Autohaus L. Spitzer, 6950 Mosbach/Baden · Johann Häusler & Co., KG, 8000 München · Auto Kropf KG, 8500 Nürnberg · Gebr. Oesterlein, 8500 Nürnberg · Autohaus Dechent GmbH, 6600 Saarbrücken · Auto Staiger GmbH, 7000 Stuttgart · Autohaus Wiesbaden GmbH, 6200 Wiesbaden · Autohaus Georg von Opel & Co, 8700 Würzburg.

Holts

Schutz kann auch schön sein. Zum Beispiel mit RALLYE BLACK, der mattschwarzen Lackfarbe von HOLTS. Treibstoff-fest auch ohne Einbrennen, geeignet für jede Nachlackierung, für sportliche Streifen, als Schutz für Lack und selbst für Chrom. RALLYE BLACK ist mehr als nur eine Farbe. Als Spray in zwei Größen. Extrem preiswert. Von HOLTS natürlich.

Rallye Black

Karosserie

Fachbetrieb

Ihr Spezialist bei Schäden an Blech und Lack

Blähungen und Völlegefühl

Was viele Menschen nicht vertragen: Hülsenfrüchte, Kohl, allzu frisches Brot und Gebäck, unreife Früchte, Schalenobst. Deshalb unser Tip: Verzichten Sie lieber auf diese blähenden Speisen.

Wenn Sie trotzdem mal „gesündigt" haben, so kann das nach modernen Erkenntnissen entwickelte Heilmittel ELUGAN schnelle Abhilfe schaffen.

Rezeptfrei in allen Apotheken. ELUGAN gibt es auch in Österreich.

ELUGAN hilft!

Altstadt- und Boulevardleuchten – über 100 verschiedene Modelle **Kutschlaternen** in Großauswahl, elektr. f. innen u. außen u. mit Kerze, **Schiffslaternen**, antike **Garten- und Terrassenlampen** mit lebensl. Haltbarkeitsgarantie **Neuheiten** Antike Briefkästen aus Guß, Gartenmöbelelemente zum Selbstbauen von Stuhlen und Bänken, **Sonnenuhren, Kanonen** und vieles mehr. Katalog Nr. 10 gratis

J. Dahlhaus
5828 ENNEPETAL 13
POSTFACH 3061 / HÜLSENBECKE 10-10b
Telefon 02333 4365

HEUER

Heuer macht keine gewöhnlichen Uhren.

Der Beweis:

Carrera. Wasserdichter Automatic-Chronograph. Zeigt und stoppt die Zeit. Mit Tachymeter zur Geschwindigkeitsmessung. Keine gewöhnliche Uhr. Eine Heuer.

HEUER TIME GMBH
Leonrodstraße 58/III
8 München 19
Telefon: 089/19 90 81

TÜV-GEPRÜFT!

ANSA-SPORT-AUSPUFFANLAGEN

Lieferbar für:
FIAT 126 ABE
FIAT 128 Lim. 1100
FIAT 128 Coupé 1100 + 1300 ABE
ALFA SUD 1200 ABE
VW-Porsche 2.0
VW-Passat 1300, VW-Passat 1500
AUDI 80 1500
RENAULT R 5 ABE
INNOCENTI MINI 1000 + 1300 ABE
VW-Käfer 1200
VW-Käfer 1300, 1302, 1303
FIAT 124 Coupé 1600 + 1800 ABE
OPEL Manta+Ascona1.6 –1.9 ABE

TÜV-GEPRÜFT!

stilauto

Leichtmetallfelgen von sportlicher Eleganz

5 J bzw. 5½ J x 13
BMW 1600-2-2002, Opel Kadett, Ford Escort, Audi 80, VW Passat, Scirocco, Golf, Alfasud und Ti.
Stück DM 142.– inkl. MwSt. Händler, fordern Sie unser Angebot an.

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Rellingen, Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

testasa-e löst Potenzprobleme

Leistungsschwund nach Alter in % Sexuelle Potenz

Alter	
30	– 8%
35	– 13%
40	– 25%
45	– 33%
50	– 47%
55	– 51%
60	– 55%
65	– 60%

Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflußt das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken – rezeptfrei.

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.

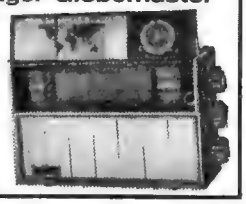
Postsender

Multiband-Kontrollempfänger Globemaster
AM/MB1-MB2/SW1-SW2/FM/VHF1-VHF2

Spezialradio mit Raffinessen. Empfang der Unterhaltungsbänder, Marinefunk, Flugfunk, Amateurfunk und andere Teilnehmer im Sprechfunkverkehr.

Spezialangebot „A" GRATIS

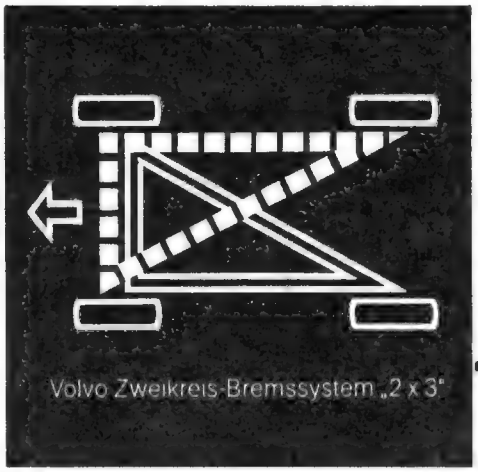
IRMLER GmbH 8750 Aschaffenburg Goldbacher Straße 14



YANKEE
Original US-Air-Force Fallschirmspringerstiefel
Der Gag und Modehit für junge Leute
Gr. 39-50 nur **DM 89,50**
Gr. 31-38 nur **DM 79,85**

Vers. Post NN.garant. Umtausch u. Rückgaberecht, bei Nichtgefallen Geld zurück!
ÜBERSEE-IMPORT-CENTER
592 Bad Berleburg, Postfach 1150
Tel. (06467) 341, Telex 0482256 Abt VM/2

Wissen Sie, wie konsequent Bremssicherung sein muß?



Situation: Auch 2-Kreis-Bremsen können bei Ausfall eines Kreises bis zu 50% Bremsleistung verlieren.

Konsequenz: Volvo hat ein 2 x 3-System, bei dem auch bei Ausfall eines Bremskreises beide Vorderräder und ein Hinterrad gebremst werden. Damit bleiben 80% Bremskraft erhalten.

VOLVO
Das konsequente Automobil

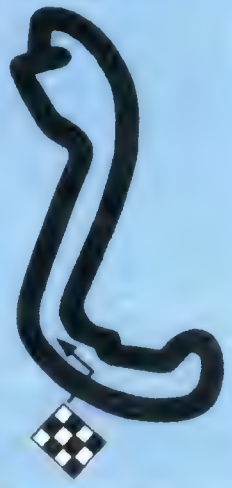
20 nach Trintignant

Grand Prix von Monaco: erster Ferrari-Sieg seit 1955.

Ferraris Teamchef Luca di Montezemolo ächzte und flehte die Madonna an, „Monte Carlo ist kein Autorennen, sondern ein Glücksspiel, reines Roulette".

Seit 20 Jahren waren die Ferrari-Kugeln im Fürstentum auf „Zero" gefallen, immer, seit Maurice Trintignant gewann, weil die Silberpfeile von Fangio und Moss überhitzten und weil

Monte Carlo



Der 3,278 km lange Straßenkurs durch die Hafenstadt Monte Carlo. Aus Sicherheitsgründen wurde in diesem Jahr die Starterzahl auf 18 beschränkt.

Ascari ins Meer fiel – heute ist Trintignant Weinbauer und bald 70. Aber nach 20 Jahren der Demütigung, der Knechtschaft und des zeitweiligen Spotts der englischen Konkurrenz erklang beim diesjährigen Grand Prix von Monte Carlo an der Cote d'Azur wieder die zündende italienische Hymne.

„Ich freue mich, daß Sie es sind", gratulierte Rainier III.,

Kurz und pummelig: Siegerwagen Ferrari 312 T.

„Mein schwerstes Rennen": Lauda, Montezemolo.

als Niki Lauda die samtbezogenen Treppen zur Fürstenloge hochkletterte. Niki: „Danke, Exzellenz, auch ich bin irrsinnig glücklich." Und dann küßte er – was noch kein Monaco-Sieger getan hatte – Fürstin Gracia Patricia vor 200 Millionen Fernsehzuschauern artig und galant die Hand: „Schließlich habe ich ja Kinderstube und weiß, was sich gehört."

Für den Wiener Bürgersohn war Monaco seit jeher ein Meilenstein: 1973, als Enzo Ferrari im Fernsehen miterlebte, wie Lauda im BRM die Weltmeister Stewart und Fittipaldi ärgerte und spontan ausrief: „Diesen Burschen muß ich haben!", oder 1974, als der Österreicher führte, bis ihn die Zündbox im Stich ließ. 1975 schaffte Lauda „ein Bilderbuchrennen", wie Jackie Stewart lobte: Einen Start-Ziel-Sieg, Schnellster auf regennasser Bahn, Schnellster im Trockenen. „Mein schwerstes Rennen", gestand Niki, „aber für den Commendatore bestimmt einer der schönsten Siege." Enzo Ferrari, hörte man, weinte Freudentränen.

Dabei wäre Ferrari um ein Haar gar nicht nach Monaco gekommen: Wegen des schweren Unfalls beim vorherigen Grand Prix in Barcelona. Der Commendatore zweifelte am Rennsport („Ist es das alles wirklich wert?"), hatte Depressionen, dachte an den tödlichen Monaco-Unfall seines Fahrers Lorenzo Bandini 1967 und entschloß sich abzusagen. Als er – auf Wunsch seiner Piloten – schließlich doch meldete, stellte er zur Bedingung: „Nur 18 statt 26 Piloten", und die Monegassen akzeptierten. ▷

GP von Monaco

Die Schatten verblaßten nur langsam. Barcelona hatte Vertrauen zerrüttet, Freundschaften zerstört. Durchs „glücklichste Team" (Brabham) lief plötzlich ein Riß. „Jetzt glaubt die ganze Welt, die Formel 1, das sei die Mafia", sagte Reutemann, und Teamchef Ken Tyrrell fragte zurück: „Ob die Fahrer seelisch wieder okay sind? Ich glaube nicht, daß nach Spanien überhaupt jemand wieder normal sein kann. Die Burschen hassen es nun mal, durch Leitplanken-Gassen zu fahren."

Noch nie hatte der Formel 1-Sport ein sicheres Rennen so dringend gebraucht. Niemand machte sich darüber Illusionen. Entsprechend waren die Schutzmaßnahmen und Tempobremsen: Die Schikane wurde von 14 auf 11,5 Meter verengt, Drahtseile hielten die Fangzäune, Kräne sollten den eventuellen Formel 1-Schrott über die Leitplanken hieven.

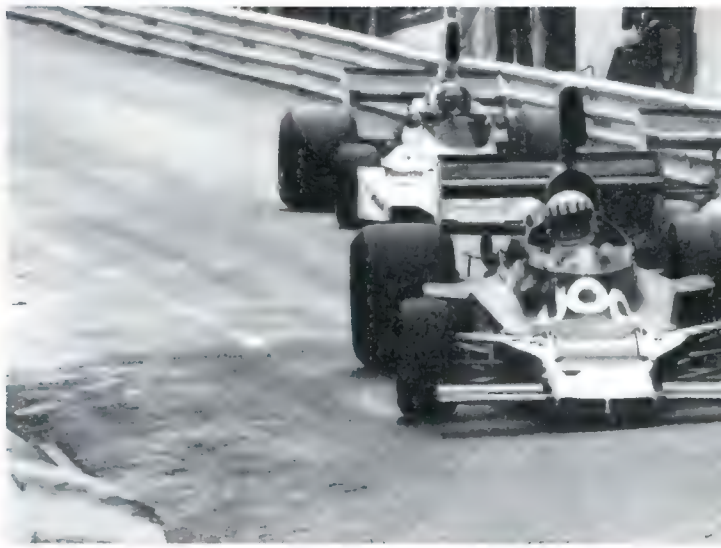
Für den Alarmfall standen zwei Marschallwagen mit Spitzenfahrern bereit. Die Besatzungen: Beltoise/Mazet und Pescarolo/Elford. Besonders Beltoise war unermüdlich. Er sicherte die Schikane mit vielen Gummireifen – der Holländer Wunderink dankte es ihm im Training, Jarier und Regazzoni dankten es ihm im Rennen. Er montierte in der Mirabeau-Kurve elastische Leitschienenpflöcke – was Hunt und Donohue bei ihren Stürzen als wohltuend empfinden mußten.

„Pflöcke, die drei Meter nachgeben, sind die ganze Zukunft", schwärmte Beltoise und drohte „wenn sich die Kerle in Mosport und Watkins Glen nicht sehr anstrengen, gibt es in diesem Jahr keinen Grand Prix in Kanada oder USA."

Monte Carlo aber war – mehr denn je – das Wochenende der Superlative. Die nobelste Anreise: Niki Lauda. Er flog, während Regazzoni im Dienst-Fiat drei Stunden lang Richtung Riviera ratterte, mit dem Privat-Jet des Grafen Zanon in 33 Minuten von Bologna nach Nizza. Lord Hesketh hingegen ließ seinen Privat-Helikopter zu Hause und zigeunerte im Mobilhome ans Mittelmeer. Seine Mechaniker: „Für ihn ist das eine Ferienreise." Hesketh-Reichtum ist auch nicht mehr, was er einmal war.

Die bequemste Unterkunft: Ronnie Peterson. Er und seine frisch angetraute Frau Barbro haben für ein Jahr ein Appartement in Monte Carlo gemietet, brauchten also nicht lange nach einem adäquaten Quartier zu suchen. Jochen Mass wohnte seit Wochen in einem 1700-Franc-Mietshaus in Cap Ferrat, nicht direkt am Wasser, aber mit Blick aufs Meer. Brabham-Boß Bernie Ecclestone mußte erstmals auf seine Leih-Yacht „Playgirl" verzichten und mietete sich im Hotel Holiday Inn ein: „Seit ich Sponsors habe, kann ich mir kein Schiff mehr leisten." Immerhin berappte er pro Nacht 450 Franc.

Die beste Freizeitgestaltung: Jochen Mass. Für 8000 Franc kaufte er sich vier Tage vor dem Rennen den Katamaran-Segler „Navahoe". Bei der ersten Ausfahrt ging der Ex-Matrose Mass baden. Auf offener See kenterte der Kölner: „Da habe ich gemerkt, daß das Wasser noch ziemlich kalt ist. Aber ich



In der Zange von Ickx (vorn) und Hunt: Jochen Mass (oben). Nach Blitzstart ins Aus: Jarier, hinter Lauda, vor Brambilla, Peterson, Pryce und Scheckter. Kampf auf Tuchfühlung: Pryce, Reutemann, Pace (unten).

habe das Segelschiff selber wieder aufgestellt."

Mass kam ohne Schnupfen davon – den Peterson schon hatte. Barbro mußte den Wick-Werbeträger mit allen Wick-Wundermitteln einreiben. „Ich habe Fieber, das ist normalerweise nicht schlimm bei mir. Aber ich fühle mich heute hundsmiserabel", klagte Peterson, und Tom Pryce, den Polizistensohn, plagte böses Zahnweh, mit dem Motorlärm kam Kopfschmerz dazu. So viele Pulver wie in Monaco hat der Formel 1-Zirkus lange nicht schlucken müssen.

Monaco ist der Grand Prix der Feste. Freitags buhlten Martini und Marlboro um die Gunst der Prominenz. Der Brabham-Sponsor lud in die Diskothek „Jimmy's", die McLaren-Mäzene lockten ins neue Casino am Hafen zu Cancan und Feuerwerk. Das gesellschaftliche Duell um die Reichen und Schönen endete mit einem eindeutigen Brabham-Sieg: Bei Martini tanzten das Fürstenpaar, Filmstar David Niven (den Reutemann 1974 noch mit Lotus-Chef Colin Chapman verwechselt hatte), der griechische Reederssohn Philip Niarchos und Jackie Stewart. McLarens prominentester Gast: Sporthoheit Huschke von Hanstein.

Im „Monte Carlo Country Club" stieg das Tennisturnier der Grand Prix-Piloten. Bestes Match: Hunt gegen Laffite, Endstand 6:1. Eine Überraschung für alle, weil der Pariser Rechtsanwaltssohn allgemein als bester Mann am Racket gilt.

Es war überhaupt kein gutes Wochenende für das Williams-Team: Weder Laffite noch Merzario qualifizierten sich, das Geld für den 19. und 20. Trainingsrang war nur ein schwacher Trost für den stets geldknappen Teamchef Frank, der einmal sogar für 100 Pfund durch einen Londoner Park nacktflitzte.

Williams' Griff nach dem jungen Engländer Tony Brise ging ins Leere. Der 24jährige Brite – im Formel 3-Rahmen-Rennen vom 18. auf den zweiten Platz vorgestürmt – zappelt schon an der Leine von Graham Hill, zumindest so lange, bis Stommelen wieder starten kann. „Opa" Hill war die tragische Figur von Monaco. 1958 bestritt er hier seinen ersten Grand Prix, siegte fünfmal, was keinem anderen Fahrer bisher gelang. Diesmal blieb der Exweltmeister im Qualifikationssieb hängen.

„Das Auto hat keinen Fehler", murmelte Hill, worauf sein Teammanager Steve folgerte: „Also muß Graham zum erstenmal begriffen haben: Er ist nicht mehr schnell genug." Man hatte es sich so schön ausgemalt. Stommelen hätte Spanien gewonnen, und Hill hätte in Monte Carlo gesagt: „Ich habe einen Siegfahrer gefunden, ich kann mich zurückziehen." Jetzt kam der bittere Nachgeschmack. Hill war recht still geworden.

Die Amerikaner übrigens auch. Andrettis Alibi für seinen Rempler in Barcelona, der das Ferrari-Team eliminierte („Watson hat mich gestoßen"), platzte durch eine Fotoserie. Lauda: „Komisch, wenn ich dagegen Andretti zuhöre, muß es ein Phantom gewesen sein, das mir immer hinten reinfährt." Donohue krachte schon im Training in St. Devote gegen die Leitplanken. Lauda, aus den Boxen rollend, hatte ihn noch vorbeigewunken – und da sah Donohue „meinen Sturz schon kommen. Ich war zu schnell. Aber der Indianapolis-Trick fiel mir ein: die Beine schonen, Frontalaufprall vermeiden, das Auto zum Kreiseln bringen". Donohue, auch im Stürzen ein Profi, schlug mit dem Heck an und stieg unverletzt aus den Trümmern.

Dafür hätte Jones, der Australier, beinahe beide McLaren eliminiert: Dreher am Swimming-pool, rechts bleibt Fittipaldi nach einer Vollbremsung gerade noch stehen, links schlängelt sich Mass um Zentimeter vorbei. Der Barcelona-Sieger Mass war auf Startplatz 15 festgenagelt. „Weil es im entscheidenden Moment die richtigen Reifen für mich nicht gab", klagte Jochen, „schade, die Pneus hätten sechs bis sieben Zehntelsekunden gebracht."

Die erste Trainingssitzung beherrschte der Ferrari-Pilot Regazzoni. Ski-Olympiasieger Bernhard Russi, der seinen Landsmann und Geschwindigkeits-Blutsbruder auf der Strecke beobachtete, wettete mit Reifenleuten: „Clay ist schneller als Lauda, das sehe ich mit freiem Auge." Aber Augenzeuge Russi sah auch das Malheur, das der Tessiner anrichtete: links die Leitplanken gestreift, verkehrt zur Fahrtrichtung, Aug' in Aug' mit dem heranjagenden Watson geparkt; unmittelbar darauf ein zerquetschter Surtees und ein ziemlich ramponierter Ferrari.

Regazzoni stieg in den Trainingswagen. Währenddessen zerknitterte Lauda seinen 312 T im gleichen Kurvengeschlängel, nur 20 Meter früher: „Beim Gaswegnehmen bin ich mit dem Fuß unter dem Bremspedal hängengeblieben, Scusi", sagte Niki zu Montezemolo, der innerhalb weniger Trainingsminuten um Jahre gealtert war. Der Österreicher wechselte ins eilig restaurierte Regazzoni-Auto und fuhr nochmals Bestzeit.

Tags darauf lauerte Niki im Cockpit, festgegurtet, doch seine Trainingsbestzeit von 1:27,16 trotzte allen Attacken. Zehn Minuten vor Trainingsschluß schlug die Ferrari-Zeitnahme plötzlich Alarm: „Pryce 1:27,09. Avanti, Niki, avanti", brüllte Montezemolo. Also rollte Lauda los und fuhr 1:26,40 Minuten

– Bestwert auf Bestellung – 0,69 Sekunden schneller als Pryce.

Der ehemalige Grand-Prix-Fahrer Stirling Moss war fasziniert: „So königlich wie Lauda hat schon lange keiner mehr ein Training beherrscht." 0,69 Sekunden, die gleiche Zeitbarriere, die den Zweiten (Pryce) vom Neunten (Fittipaldi) trennte. Emerson verblüffte in Monaco mit einer technischen Finesse. Die Aufmerksamkeit galt jedoch nicht dem neuen Heckflügel, den Shadow-Konstrukteur Tony Southgate übrigens verdächtigte: „Seine Oberkante ist mehr als 80 Zentimeter von der Unterseite des Wagens entfernt, also illegal, und bei einem Fittipaldi-Sieg werde ich protestieren." Sondern

Vor malerischer Kulisse auf der bereits abgetrockneten Ideallinie: Donohue (28), Ickx. Mit verstellbarem Stabilisator auf den zweiten Platz: Weltmeister Fittipaldi (unten).

Fotos: Schwab

sie galt vielmehr dem linksseitigen Hebel zum Verstellen des Stabilisators. Emerson: „Das haben wir in Paul Ricard testen wollen, aber wegen Dauerregens konnte ich nur fünf Runden fahren." Lauda umschlich das Auto des Weltmeisters und befand schließlich: „Keine Sensation, wir hatten das schon 1972 bei March."

Aber keiner war imstande, den Brabham-Piloten Carlos Pace an Präzisionsarbeit zu übertreffen: Er war am 6. Mai zum zweitenmal Vater geworden (der Knabe heißt Rodrigo), am 6. Mai hatte seine Tochter Patricia ihren vierten Geburtstag und seine Frau Elde, um das Fest zu vervollkommnen, ihren 27. Geburtstag. „Leicht zu merken", lächelte Vater Pace, „und billiger kommt's auch."

Je näher das Rennen rückte, desto teurer wurden die Gäste: Fiat-Boß Agnelli, der für Ferrari, und Schwedens König Carl Gustaf, der für Peterson die Daumen drückte. Jackie Stewart chauffierte Prinzessin Caroline und Prinz Albert im Renn-Capri um den Kurs: Mit Hemd, Sakko, Krawatte, aber Sturzhelm, mit wildem Steptanz auf den Pedalen, aber ohne Reifenqualm. Russi, nicht blaublütig, aber gleichfalls Stewart-Passagier: „Auf den Geraden merkt man, Stewart fährt Auto. Aber in den Kurven glaubt man, er fliegt." Caroline: „Und ich dachte immer: Rennfahren, das heißt nur, schnell ums Casino zu teufeln." Diskussionsstoff genug also bei der traditionellen Fürstenparty im Grimaldipalast, die Niki Lauda um 23.15 Uhr als erster verließ: „Ich brauche mehr Schlaf als die anderen."

Denny Hulme, Präsident der Fahrergewerkschaft GPDA, hatte einen Plan ausgeheckt, den die internationale Automobilsportbehörde CSI widerspruchslos akzeptierte: Startaufstellung nicht mehr in altmodischen Zweierreihen, sondern gestaffelt. Der Schnellste rechts vorn, der Zweite zwölf Meter schräg dahinter, der Dritte weitere zwölf Meter hinter dem Zweiten, also bereits 24 Meter hinter dem Trainingsschnellsten. Hulme: „Damit vermeiden wir am besten Startkollisionen." Den Neuseeländer, der 1974 vor dem Casino mit Beltoise karamboliert war, was sechs weitere Autos ins Abseits beförderte, drückte ein wenig das Gewissen.

Die Shadow-Piloten schafften dieses Jahr in der ersten Runde immerhin vier Wagen. Lauda war nicht optimal gestartet: „Man hat mich so hingestellt, daß meine Hinterräder beim Start auf einem glitschigen Zebrastreifen durchdrehen mußten."

Jarier schoß als erster weg, preschte am Stallkollegen Pryce vorbei und drohte Lauda vor dem Casino schon mit der Faust. Beim Versuch, den vor ihm liegenden Ferrari-Piloten auszutricksen, schlitterte der übereifrige Jean-Pierre gegen die Leitplanken. Ergebnis: Reifenschaden und deshalb Unfall an der Schikane. Pryce torpedierte zwischen Mirabeau und Bahnhofskurve erst Brambilla, danach Peterson („weil ich nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte, ich hatte zuviel Bremskraft auf den Hinterrädern"). Vor der Schikane gerieten sich außerdem noch Scheckter und Regazzoni in die Haare.

Vorne flüchtete das Trio Lauda, Peterson, Pryce. Die Dreierkette riß erst ab der 20. Runde auseinander, als die Sonne hervorkroch, die Bahn langsam abtrocknete, den ersten Piloten Gummifetzen um die Ohren flogen und die Boxenstops fällig wurden. Jochen Mass kam als erster herein, „was ein Fehler war, denn ich rauschte ohne Vorwarnung zum Reifenwechsel heran. Ich habe mich in der Spitzkehre vor den Boxen spontan entschieden". Die McLaren-Box, einigermaßen verwirrt, brauchte 54 Sekunden, um Jochen abzufertigen – mehr als doppelt so lange wie für Fittipaldi, der sich genau an die Stallorder hielt.

25 Sekunden dauerte Fittipaldis Reifenwechsel, das war Monaco-Rekord. Ferrari montierte Laudas Räder binnen 32 Sekunden um, unterschiedlich waren die Werte bei Tyrrell: 35 Sekunden für Depailler, aber 58 für Scheckter. Ganz schlimm war, was Lotus aufführte: 75 Sekunden dauerte der Stop von Peterson, weil sich eine Radmutter nur schwer aufschrauben ließ. „Nervöse Leute", sagte Ronnie sarkastisch. Chapman aber giftete seine Monteure mit beißendem Spott an: „Dank euch für die flotte Arbeit, Boys."

Statistik des GP von Monaco

Startaufstellung

		Lauda Ferrari 1:26,40
Pryce Shadow 1:27,09		
		Jarier Shadow 1:27,25
Peterson Lotus 1:27,40		
		Brambilla March 1:27,50
Regazzoni Ferrari 1:27,55		
		Scheckter Tyrrell 1:27,58
Pace Brabham 1:27,67		
		Fittipaldi McLaren 1:27,77
Reutemann Brabham 1:27,93		
		Hunt Hesketh 1:27,94
Depailler Tyrrell 1:27,95		
		Andretti Parnelli 1:28,20
Ickx Lotus 1:28,28		
		Mass McLaren 1:28,49
Donohue Penske 1:28,81		
		Watson Surtees 1:28,90
Jones Hesketh 1:29,12		

Ausfälle und Boxenstops in Runde:

1: Jarier, Ausfall: Unfall; Brambilla, Stop: Bremsen.
3: Brambilla, Stop: Bremsen.
5: Regazzoni, Stop: Radwechsel.
8: Andretti, Ausfall: Ölschlauch lose, Feuer in Elektrik.
14: Regazzoni, Stop: Radwechsel links vorn.
16: Brambilla, Stop: Reifenwechsel.
17: Hunt, Stop: Reifenwechsel.
18: Mass, Stop: Reifenwechsel.
21: Pace, Stop: Reifenwechsel; Watson, Stop: Reifenwechsel; Pryce, Stop: Reifenwechsel und Fronthaube.
23: Donohue, Stop: Reifenwechsel; Reutemann, Stop: Reifenwechsel; Regazzoni, Stop: Reifenwechsel.
24: Lauda, Stop: Reifenwechsel; Fittipaldi, Stop: Reifenwechsel; Scheckter, Stop: Reifenwechsel; Jones, Stop: Reifenwechsel.
25: Peterson, Stop: Reifenwechsel.
26: Ickx, Stop: Reifenwechsel.
37: Regazzoni, Ausfall: Unfall.
38: Pryce, Stop: Heckflügelwechsel nach Kollision mit Watson; Watson, Ausfall: nach Dreher Motor nicht mehr in Gang gebracht.
40: Scheckter, Stop: Radwechsel.
42: Pryce, Ausfall: Unfall.
48: Brambilla, Ausfall: Dreher, Lenkung beschädigt.
52: Jones, Ausfall: Rad verloren.
64: Hunt, Ausfall: Unfall.
67: Donohue, Ausfall: Unfall.

Stand nach 10 Runden: 1. Lauda, 2. Peterson, 3. Pryce, 4. Scheckter, 5. Fittipaldi, 6. Pace, 7. Hunt, 8. Depailler, 9. Mass, 10. Watson.

Stand nach 30 Runden: 1. Lauda, 2. Fittipaldi, 3. Pace, 4. Scheckter, 5. Peterson, 6. Mass, 7. Hunt, 8. Ickx, 9. Donohue, 10. Watson.

Stand nach 50 Runden: 1. Lauda, 2. Fittipaldi, 3. Pace, 4. Peterson, 5. Mass, 6. Hunt, 7. Depailler, 8. Scheckter, 9. Ickx, 10. Watson.

Ergebnisse: 1. Niki Lauda (Ferrari 312 T) 245,850 Kilometer in 2:01:21,31 Stunden, Durchschnitt 121,552 km/h, 2. Emerson Fittipaldi (McLaren M 23) 2:01:24,09, 3. Carlos Pace (Brabham BT 44) 2:01:39,12, 4. Ronnie Peterson (Lotus 72) 2:01:59,76, 5. Patrick Depailler (Tyrrell 007) 2:02:02,17, 6. Jochen Mass (McLaren M 23) 2:02:03,38, 7. Jody Scheckter (Tyrrell 007) 1 Runde zurück, 8. Jacky Ickx (Lotus 72) 1 Rd. zur., 9. Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 2 Rd. zur., 10. Mark Donohue (Penske PC 02) 9 Rd. zur.

Schnellste Runde: Depailler in 1:28,67 Minuten, Durchschnitt 133,087 km/h.

Stand der Weltmeisterschaft nach dem 5. Rennen: 1. E. Fittipaldi 21 Punkte, 2. Pace 16, 3. Lauda 14, 4. Reutemann 12, 5. Mass 10,5, 6. Scheckter 9, 7. Depailler und Hunt je 7, 9. Regazzoni 6, 10. Peterson und Ickx je 3, 12. Jarier 1,5, 13. Brambilla 1, 14. Lombardi 0,5.

Daß Peterson anschließend 13 Sekunden auf Lauda gutmachte half ihm nichts mehr.

Der Österreicher fuhr sein präzises und sensationelles Rennen nun mit Plus-Signalen auf Fittipaldi. Phasenweise lag Niki über 20 Sekunden vor dem Weltmeister. Emerson: „Mein Auto lief perfekt. Ich glaube, an diesem Tag war Niki unschlagbar." Weshalb aber schmolz dann der Vorsprung von Lauda bis zum Ziel auf drei Sekunden zusammen? Erstens, weil der Österreicher, taktisch klug, den Ferrari wie ein rohes Ei ins Ziel trug. Zweitens, weil Fittipaldi – wie schon 1973 gegen Stewart – zum gewaltigen Schluß-Halali blies. Und drittens, weil in den letzten drei Runden Lauda in Linkskurven der Öldruck wegblieb.

Lauda unterlief nicht der minimalste Fehler. Im Gegensatz zu Scheckter, der am Bordstein eine Felge kaputtschlug, zu Pryce, der mit der Regenabstimmung seines Shadow einfach nicht zurechtkam und mehrmals karambolierte und sogar zu Fittipaldi, der zweimal mit dem Hinterrad noch feuchte Stellen erwischte und den McLaren fast aus der Kontrolle verlor. Auch Mass, der im Kampf mit Peterson zweimal zu weit aus der Casinokurve kam, patzte und verlor in der letzten Runde noch den fünften Platz an Depailler, „weil ich in der Hafenkurve einen Fehler machte. Ich habe heute ein paar Schnitzer gemacht, das ärgert mich. Ich hätte Dritter oder Vierter werden können".

Ferrari aber erlebte das Ende des 20jährigen Monaco-Kreuzgangs. Doch ausgerechnet in jenem Moment, in dem Luca Montezemolo dem Sieger auf der Ziellinie danken wollte, wurde Ferraris Rennmanager von Polizisten und Ordnungshütern geboxt, mit Füßen traktiert und am Betreten der Bahn gehindert. *Heinz Prüller*

Freizeit: Camping · Wohnwagen · Wassersport

Jeder neue t.e.-Caravan hat die ihn auszeichnen: 3 Vorteile,

1. Die komplette Ausstattung (Kühlschrank, Heizung, Doppelfenster usw.) ohne Aufpreis. 2. Der unglaublich günstige Werksnettopreis. 3. Die wertvolle Verarbeitung.

t.e. Werksniederlassungen sind ganz in Ihrer Nähe. Der Farbkatalog kommt kostenlos. Bitte schreiben Sie uns, oder rufen Sie an.

t.e.-Caravans GmbH
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Tel. (0 21 33) 48 50 51

te CARAVANS

Alles über Sportschlauchboote der Klasse ZEPHYR. Gratis.

Kostenlos halten wir den großen farbigen Zephyr-Katalog für Sie bereit. Lassen Sie ihn kommen. Anzeige einfach ausschneiden und einsenden.

zephyr

Deutsche Schlauchbootfabrik Hans Scheibert
D-3457 Eschershausen · Postfach A 5 · ☎ 05534-551

DSB Continental

Fußfrisch für den ganzen Tag mit GEHWOL*

Stundenlang Gas geben, bremsen, kuppeln ... eine Strapaze für die Füße! Denn Fußbrennen und Fußschweiß sind die lästigen Folgen.

Erfrischen Sie deshalb Ihre Füße mit

GEHWOL - Balsam
GEHWOL - Flüssig
GEHWOL - Fußkrem
GEHWOL - Fußspray

In Drogerien, Apotheken und Fußpflegeinstituten

ohne Hotelkosten reisen!
Wohn- u. Schlaf-Einrichtung VW
Tel. 0511 93 12 28
Dachhubfenster • Gardinen • Radhalter am Bug • Seitenfenster f. Kastenwagen • Innenverkleidung • Vorzelte
75er PROSPEKTE GRATIS
3 HANNOVER · IKARUSALLEE 10

Dethleffs '75

Luxus für Zweitausendeinhundert Mark!!

So viel Sonderausstattung enthält jeder Dethleffs-Wohnwagen von Haus aus! Errechnen Sie die Preisersparnis.

z.B. Camper Luxus 450 nur DM 7795.- (evtl. Preis einschl. Kühlschrank ● Gasheizung ● Holzschiebetür ● Geteilte Eingangstür ● Doppelfenster ringsum ● Gaslampe ● el. Wasserversorgung ● und vieles mehr! Das gilt für alle drei Baureihen. Farbkatalog kostenl. von

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B

HEINEMANN

Pkw-Anhänger

total verzinkt

für Camping - Reise und Gewerbe.
Div. Modelle für individuelle Ansprüche (auch mit seitlich aufklappbarer Plane

TÜV abgenommen

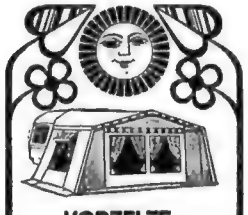
und Spriegel oder verschließbarem Deckel) von 400 bis 800 kg zul. Gesamtgewicht. Darunter auch einer für Sie. Ausführliche Prospekte von

Wetterfest im Freien aufstellbar

WALDEMAR HEINEMANN
Transportgerätefabrik
591 KREUZTAL-KROMBACH

Lieferung durch den Fachhandel

Anzeigenschluß für Heft 13/75 ist am 26. 5. 75



VORZELTE
für alle Wohnwagen

Gegen Sturm und schlechtes Wetter bieten viele Zelte ausreichenden Schutz.

Gegen Luftverschmutzung, starke Sonnenbestrahlung sowie Säuren, Chemikalien schützt Polyacryl, ein Bayer-Teilprodukt.

Mehr erfahren Sie, wenn Sie unseren Prospekt studieren.

OBI Zeltfabrik A/S
2380 Flensburg
Neustadt 10

OBI

... damit es ein guter Urlaub wird!

WIKING

Sportschlauchboote für alle, die das Wasser lieben
5 Typen – 85 Möglichkeiten

☐ Urlaubsfahrt ☐ Wasserski
☐ Langfahrt ☐ Segel
☐ Küste ☐ Motor stark ☐ leicht
☐ binnen ☐ Pers. ☐ PS

ankreuzen, mit Absender an Wiking, Informationsmappe kommt unverbindlich. Besuchen Sie uns auch am Wochenende.
352 Hofgeismar 20 Tel. 05671-2027/8

Werksniederlassung West · 4352 Herten-Transvaal · Ruf 0 23 65 / 1 75 95

Segeln auf den friesischen Seen

Romantische Klipperfahrten für Gruppen und Einzelpersonen.
Luxus-Dieselmotorkreuzer Vermietung.
Skipper Club Charter
Fordern Sie unseren Prospekt an:
IJLST/HOLLAND, Postfach 5, Tel. 0031-5100271 50 od. 0031-5155599

Glastron
Qualitäts-Boote
31 Modelle
Bootsimport B. Tibus
3422 Bad Lauterberg/Oderta!
Tel. 0 55 24 / 38 85

Freizeit: Camping · Wohnwagen · Wassersport

Dieses Jahr ein Wohnmobil

Mercedes-Benz, Fiat, Peugeot, Bedford-Blitz, das Qualitätsprogramm aus dem Schwabenland.

Karosseriewerke Weinsberg GmbH
7102 Weinsberg

„Österreich individuell"

Straßenkarte für Ihren Österreich-Urlaub

6 Frankfurt/Main, Roßmarkt 12, Tel. (0611) 28 52 16

Fahrkomfort zum Sonderpreis: 500 Stabilisatoren à DM 149,50

passend für alle deutschen Wohnwagenkupplungen. Sorgt für Spitzen-Fahrkomfort. Heute noch bestellen: Versand per Nachnahme zu DM 149,50 + Versandkosten.
Dazu erhalten Sie gratis Europas größten Zubehörkatalog mit über 700 Artikeln und den Adressen unserer Niederlassungen. Rufen Sie an, oder schreiben Sie uns.

te CARAVANS
t.e.-Zubehörzentrale
433 Mülheim, Kölner Straße 37
Telefon (02133) 486051

Hier wohnt man gut

ITALIEN

Alassio/Riviera

ALASSIO — Hotel Londra (T. 0039182/40380) Direkt am Meer. Privatstrand, kompl. erneuert. Alle Zimmer mit Bad, Balkon, Lift. Parkplatz.

Hotel Bel Air. 30 m v. Meer. Ruh. Lage. Zi. m. Bad/Du. DM 26,- bis 34,-. T. 0 03 91 82/4 25 79

DIANO-MARINA

HOTEL ROYAL ESPLANADE
Alle Zimmer mit Bad/Dusche/Balk. 2 geheizte Schwimmb. Garten. Parkpl. Privatstrand. Ruh. Lage. Ausgez. Küche. Tel. 4 51 78 / 4 65 38

VW-Camper ab 2. 8. zu vermieten. Tel. 0 73 51/90 65 ab 17 Uhr. 62 868

Suche VW-Campingbus mit großem Westfalia-Hubdach. Tel. 0 72 31 / 4 42 26. 62 618

BOOTSTRANSPORTANHÄNGER als Tieflader, voll straßenfahrbar, 12,5 t Nutzlast, Gesamtlänge 11,3 m, Bj. 1972, neuwertig, preisgünstig abzugeben. Te. 04 20 12/10 46 — Asche. 62 616

Wohnmobil Opel Blitz 63, 6 Zyl., 70 PS, orig. 40 100 km, TÜV 3.76, 6 Pers., FS Kl. 3, isolierte Standheizg., Vorzelt usw., kpl. einger., 7450.— DM VB. Tel. 8–17 Uhr: 0 30 / 4 19 12 69. 62 619

VW-Camping-Bus, leuchtorange, Bj. 4.73, TÜV 4.77, 1,7 Ltr., 66 PS, 32 000 km, Radio, Ausf. Westfalia-Madrid, Neupr. 18 500.— DM, Verkaufspr. DM 12 800.—. H. Rutsch, 2940 Wilhelmshaven, Bismarckstr. 259, Tel. 0 44 21/ 7 36 82. 62 620

Falt-Wohnwagen, Typ Camp-let, noch nicht zugelassen, preisw. abzugeb. Tel. 0 22 05 / 25 82. 62 617

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Wir geben drei Fachzeitschriften für die Kraftfahrzeugwirtschaft heraus

Fachzeitschriften müssen auf die spezifischen Probleme ihrer Empfängergruppen eingehen.
Die Automobilindustrie benötigt andere Informationen als das Kraftfahrzeuggewerbe. Und Inhaber oder Führungskräfte der Kraftfahrzeugbetriebe wieder andere als Kfz-Mechaniker.
Für jede dieser Gruppen haben wir die entsprechende Fachzeitschrift. Und jede ist für sich erfolgreich!

autofachmann
Fachzeitschrift für Aus- und Weiterbildung im Kfz-Handwerk
Verbr. Auflage: 55 388 (IVW I/75)

Automobil-Industrie
Fachjournal für Forschung, Konstruktion und Fertigung in der Automobilindustrie
Verbr. Auflage: 4010 (IVW I/75)

kfz-betrieb und automarkt
Fachzeitschrift für Betriebsführung, Organisation und Technik im Kraftfahrzeuggewerbe Verbr. Auflage: 18 416 (IVW I/75)
Fordern Sie weitere Informationen an!

VOGEL-VERLAG Abt. 635, 87 Würzburg, Postfach 800

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28,
gültig ab 1. Oktober 1974

Gewerbliche Gelegenheitsanzeigen und Stellenangebote
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 11,75
zuzüglich 11% MwSt.

Private Gelegenheitsanzeigen und Stellengesuche
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,– inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte ausreichend frankiert mit deutlicher Angabe der Chiffre-Nummer auf dem Briefumschlag an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben
Heft 13 erscheint am 21. 6.
Anzeigenschluß ist am 26. 5.
Heft 14 erscheint am 5. 7.
Anzeigenschluß ist am 11. 6.

Alfa Romeo

AUTO-NEUSER
85 Nürnberg, Röthenstieg 2–4
Leistungsstark in
● VERKAUF – REP. – E.-TEILE ●
Wollen Sie einen ALFA ROMEO, rufen Sie uns einfach an:
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

Alfetta gegen bar sofort gesucht. Kl. Glaser, 72 Tuttlingen, T. 0 74 61/84 19. 62 548

Alfa Romeo 1300 GTJ, Neuwagen 3200.– DM unter Neupreis. Tel. ab 18 Uhr 06 11 / 67 93 97. 62 551

Suche für Alfa Romeo 1600 GTC ein Hardtop. F. Heck, 56 Wt.-1, Marienstr. 7, Tel. 0 21 21 / 53 24 08. 62 552

Zagato, Bj. 71, Motor 3000 km, goldmet./schwarz, VB 8000.– DM. Tel. 0 53 52 / 18 37. 62 555

Giulia Super, 1,6 Ltr., Sept. 1974, 6000 km, Bestzustand (opt. u. techn.), Sportled.-Lenkrad (eingetragen), 2 Talbot-Spiegel, Automatikgurte, Blaupunkt Frankf., elektr. ausfahrb. Antenne, Verbundglasscheibe, heizb. Heckscheibe, Anhängerkuppl., weit unter Neupr. Tel. 0 62 01 / 5 53 10. 62 560

Alfa Barankauf 06 11 / 28 51 44 63 065 H

Motor, Getriebe u. Hinterachse v. 1750 GTV z. vk. T. 0 25 81 / 25 23. 62 561

2000 GTV, Bj. 72, 68 000 km, Motor 8000 km, Radio, vorne unfallbeschädigt gegen Höchstgebot. Tel. 0 22 03/ 6 48 35 Mo.–Fr. 8–17 Uhr. 62 562

Alu-Räder, 6", mit Reifen 195/70, neuw., 800.– DM. Tel. 0 75 46 / 51 52. 62 931

ALFA-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispelstr. 35, Tel. 0 21 51 / 3 59 94 u. 59 73 16

Vorführwagen, sämtliche Typen von Sud bis 2000 GTV preisgünstig abzugeben. Inzahlungnahme mögl. Autohaus Engelhardt, Walsheim bei Landau/Pfalz, Tel. 0 63 41/78 16. 62 837 H

Montreal, Kundenwagen, grün, sehr guter Zustand, Bj. 1972, mit allen Extras VB 15 000.– DM, Inzahlungnahme möglich. Autohaus Engelhardt, Walsheim bei Landau/Pfalz, Tel. 0 63 41 / 78 16. 62 838 H

1300 Spider, 9.73, nur im Sommer zugelassen, wie neu, Stereo-Cass.-Rad. u. v. a. Zub., orig. 16 000 km, VB 10 800.– DM, Kombi w. u. U. i. Zahl. gen. Tel. 09 11 / 22 17 03, H. Schmidt, Bürozeit. 62 848

Alfa 2000 Spider, 1.74, aus 1. Hand, mit Zubehör für DM 10 900 zu verkaufen. Fahrzeug kann in Zahlung genommen werden. Autohaus Fallert, Achern. Tel. 0 78 41 / 30 08. 62 835 H

● Alle Alfa kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 061 H

GTA 1300 Auto Delta, 8100 km gelaufen. Motor 0 km. Kurze Hinterachse, Straßen- u. Rennauspuff. 12 000.– DM VB. Evtl. Inzahlungnahme. Steffner, Tel. 06 31 / 4 20 63. 62 832

Straßen- und Gr. 1-Tuning.
TÜV-zulässiges Zubehör, Homologationen, Unbedenklichkeitsbescheinigungen usw. Kostenlose Informationsschrift.
Auto-Steinmetz, Inh. Volker Steinmetz
Alfa Romeo-Direkthändler, 6085 Nauheim
Alte Mainzer Str. 4, Tel. 0 61 52 / 60 24

Verkaufe oder tausche **Alfa Romeo 2000 GTV,** rot 50 000 km, TÜV 10.76, Bestzust., gegen Mini 1300 – Innocenti mit Wertausgl., VB 7900.– DM. Tel. 0 68 98/2 44 96 App. 25. 62 559

Alfa 1750 GTV EZ 7.71, TÜV 77, silber, mit allem Zubehör (Magnesium), Motor 19 000 km, VHB 5300.– DM. Tel. 0 74 34 / 81 94. 62 557

Alfetta 73, rot, TÜV 5.77, VB 8500.–. Tel. 06 41 / 3 61 61. 62 556

Hallo Sportwagenfahrer! Magnesium-Felgen mit Reifen 6,5 J, 165/70/14, 4-Loch für Alfa-Romeo für DM 380.– abzugeben. Tel. 0 21 23 / 2 24 88 nach 18.00 Uhr. 62 554

●● Alfa Bar-Ankauf ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
63 046 H

Mot. 1600, z. Überh. Getr., Hardtop, Heckscitr. Tel. 07 11 / 47 47 76. 62 558

Alfasud
DM 8.250,– ab Köln
8 Stück leichte Transportschäden.
Alfa-Holter, 5 Köln 71,
Pescher Weg 7-9, T. 02 21/79 82 82/79 82 72

Alfa 2600 Sprint, Bj. 63, sehr günstig zu verk. T. 0 61 51 / 5 12 96. 62 553

4 neue Konis, 200.–, f. Alfa Romeo verk. H. Straßburger, 53 BN-Bad Godesbg., Wurzerstr. 193. Tel. 0 22 21 / 37 87 33. 62 549

Für Liebhaber: Bildschöner 1750 Spider Iniezione, rot, US-Ausl., 6.70, TÜV 77, 48 000 Meilen, Mot. 11 000 M., ausgez. te. Zust., m. Radio, Hardtop, Lederlenkr., LM-Felg., Halogenscheinw., Ölw.schutz, umständehalber geg. Höchstgebot. Tel. 0 71 63 / 76 46. 62 564

Alfetta GT, weiß, Bj. 75, 7000 km, VB DM 15 900.–. T. 07 31 / 8 33 22. 62 849

Alfetta GT, Bj. 74, Zul. 12.74, 10 500 km, nehme gebr. Fahrz. bis 90 PS f. ca. 5000 DM in Zahlg. Tel. 0 77 32 / 41 60, P. Tornetta, von 9 b. 19.30 Uhr. 62 563

Giulia Super 1,6 Ltr., 18 000 km, Bj. 6.74, zu verk. T. 06 41/7 88 37. 62 949

Giulietta Spider 1300, Motorschaden, DM 800.–. Motor 1600 ccm, DM 500.–, Getriebe DM 250.–, Hinterachse DM 150.–. T. 0 71 52 / 2 57 17 od. 2 18 01. 62 937

Sämtliche Neu-, Gebraucht- und Spezialteile für Alfa Romeo, äußerst preiswert zu verkaufen. Tel. 0 45 41 / 58 23 werktags ab 17 Uhr, Wochenende jederzeit. 62 994

Alfa-Ersatzteile, Unfallwagen gesucht. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581 611. 63 083 H

Alfa Gebr.-Teile-Verkauf, Unfall-Pkw ges. Tel. 07 11 / 60 60 86. 63 097 H

Neuteile für 1300–2000: Kolben + Büchsensatz ab 195.– DM, Auspuff kpl. 195.– DM. Tel. 0 26 31 / 2 54 45. 63 098 H

ALFA ROMEO-Motoren 1300, 1600 u. 1750, überh., m. Garantie i. Tausch zu verk. Tel. 0 60 73 / 95 07. 63 107 H

Amerikanische Wagen

Ford Cougar, Bj. 73, 5,7 Ltr., 270 PS, 61 000 km, dkl.grün, innen weiß, gepfl. elektr. Scheib.-Sitzverstllg. verstb. Lenkr.-Servo, VB 11 500.– DM. Tel. 05 11/75 29 04. 62 568

Baraufkäufer sucht sofort: Sämtl. US- und Ital.-Pkw und Sportwag. Tel. 07 11/7 15 79 90. 63 070 H

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 18.870,–
Camaro Sport Coupe	DM 16.872,–
Camaro LT Coupe	DM 18.646,–
Firebird Formula 400	DM 19.980,–
Corvette Stingray	DM 27.750,–
Mercury Monarch Ghia	DM 18.870,–
Caprice Classic Lim.	DM 22.755,–
Impala Station Wagon	DM 21.645,–
Oldsmobile Cutlass	DM 22.200,–
Cadillac Eldorado	DM 37.740,–

Direktimport Neuwagen mit reicher Export-Ausstattung inkl. TÜV, Zoll, Fracht u. Mwst.
Alle weiteren Modelle auf Anfrage.
USAutomobile
MAAK + CO · 2 Hamburg 1 · Arnsinckstr. 30
(ADAC-Haus) Tel (040) 24 34 38 + 24 35 01

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

US-Import 1975
T 5 (MUSTANG II) 2,8 + 4,9 l
MERCURY-MONARCH 4,9 + 5,7 l
von unserem Lager lieferbar
AUTOHAUS AM HANDWEISER
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunder Str. 17-19
Tel. 02 11 / 50 40 96 / 33 (Herr Coerper)

Galaxie, 67, TÜV 11/76, 4 Türen, 138 PS, Automatic DM 2250.–. Tel. 0 61 21 / 30 09 32. 62 565

Mustang Mach I, Autom., Servolenk., Bj. 1973, 270 PS, Stereo, 32 000 km, Front- u. Heckspoiler, Garagenwagen, metallic, neuw. VB 16 400.– DM. Tel. 0 72 31 / 4 36 46. 62 566

●● Kaufe amerik. Wagen bar! ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11 / 73 26 69
63 045 H

AMERICAN AUTO IMPORT

Camaro Sport Coupé 75	NEU	12 500,–
Firebird Formula 400 75	NEU	14 100,–
Chevrolet Impala 75	NEU	14 600,–

Weitere Modelle auf Anfrage.
4050 Mönchengladbach 1
Hindenburgstr. 168, Tel. 0 21 61 / 1 53 57

Ersatzteile-Versand und Kundendienst amer. Wagen
● günstiger Stundenlohn
● preiswerte Motorblöcke, Koni-Stoßdämpfer und Reifen
GEBRA GARAGE, VENLO (Niederl.)
Kaldenkerkerweg 97 (an E-3)
Ruf 00 31 / 77 - 1 75 75

US-AUTOMOBILE
Ersatzteile f. sämtl. amerik. Pkw vorrätig bzw. sofort lieferbar.
US-Automobile, 8 München 22, Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

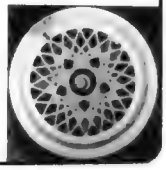
Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80

HALLO BMW- UND OPEL-FAHRER

Begrenztes Sonderangebot für GS-MAHLE-LM-Räder, bereift u. ausgewuchtet mit Pirelli CN 36-Stahlgürtelreifen

6" x 13 H2/185/70 SR 13	DM 250,–
6" x 13 H2/185/70 HR 13	DM 265,–
6" x 13 H2/195/70 HR 13	DM 295,–
7" x 14 H2/195/70 HR 14	DM 365,–
7" x 14 H2/195/70 VR 14	DM 425,–

Alle Räder mit TÜV-Zulassung u. MwSt.
GS-TUNING-Programm gegen DM 3,– in Briefmarken.
GS-TUNING, 78 Freiburg, Rehlingstr. 6, Tel. 07 61/7 20 13



Brandneu 1975. Chevrolet Caprice Cabriolet, Exportausführung mit umfangreicher Ausstattung, **DM 16 900.–.** Sofort lieferbar. Tel. 0 21 61/1 53 57. 62 995

Ford Mustang II Ghia, Bauj. 3.74, gold-met, weißes Lederdach, 2.8 Ltr., 110 PS, Normalbenzin, Stereo sowie alle Extras, Neupr. über 21 000.–, jetzt 14 000.– + 11% MwSt. Tel. 0 23 32 / 28 14. 62 567

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Audi NSU

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUDI 80/80 GL.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

1200 TT 70, Reifen, Bremse, Stoßd. usw. neu, Motor 50 000 km, Sportlenkrad, Instr., tiefer gel., 1a-Zustand, 3100.– DM. Tel. 06 21/81 68 73. 62 569

4 neue Racing, 4.75, 8.50-12, Goodyear, f. nur 900.– DM zu verkaufen. T. 0 92 81 / 9 35 70 nach 19 Uhr. 62 571

Verk. NSU TTS, Renn-Mot., ca. 100 PS, 1 Bergget., Tel. 0 83 81 / 75 08. 62 851

Verk. Weber-Vergaser mit Krümmer 390.–; 4 St.-Felgen 5,5", 90.– DM. Tel. 02 01 / 58 79 77. 62 852

Wir vermitteln zwischen Vertragshändlern aus EWG-Ländern und Endverbrauchern Kfz folgendermaßen

AUDI 50 LS	DM 7 980,–
AUDI 50 GL	DM 8 313,–
BMW 1502	DM 10 416,–
BMW 2002	DM 12 414,–
Peugeot 504 GL	DM 12 035,–
Triumph Spitfire 1500	DM 9 090,–
VW Golf	DM 7 747,–
VW Golf LS	DM 8 966,–

Endpreis inkl. Einfuhrumsatzsteuer, zuzügl. DM 365,– für Fracht, TÜV + Kfz-Brief. Alle Fahrzeuge fabrikneu mit Garantiekarte. M. Lichtenberg-Importvermittlung, 415 Krefeld, Tel. 0 21 51 / 5 24 25 ab 17 Uhr. 63 111 H

NSU-Teile: TT-Kühler kompl. Spiess-Nocke, Swisstronik, Abarth, TT-Verg., Frontscheibe, TT-Lenkrad, VB 550.– DM, a. einzeln. Rinker, Tel. 0 64 41/ 8 01-3 48 bis 16 Uhr. 63 118

1200 TT, Bj. 72, ohne Motor + Brief, billig. Tel. 06 21 / 81 68 73. 62 570

NSU-TÜV: was kann wo eingetr. werden? Noack, 1 Bln 65, Osloer Str. 33 o. abends Tel. 0 30 / 4 93 88 92. 63 112

Ro 80, Mod. 70, TÜV 76, Motor defekt, DM 950.–. Tel. 0 91 81/53 03. 62 573

Suche dringend für TT 4 LM-Felgen o. Stahlfelgen 5" x 12. E. Kabbeck, 3167 Burgdorf, Vor dem Celler Tor 22. 62 572

Audi Coupé 100 S coronagelb, Bj. 72, 63 000 km, Radio, Anhänger-Kuppl., guter Zust., VB 6500.–. Tel. 0 62 91/ 83 68. 62 850

NSU, Bj. 68, Motor 328°, N.-Welle, 97 PS, 78er Mahle-K., Weber-D.vergaser, TTS-Ausp. Abarth, 65er Ölkühler, 4 Koni, 2 Getriebe, Überrollbügel, Schalensitz, 4 Racing Ronal, 6,5 Zoll, spurverbreiterte Bremstrom. und weiteres Zubeh., ca. 30 000 km, Kfz-Briefeintrag. DM 2750.– VHB. Tel. 0 67 21 / 1 31 54 nach 19.00 Uhr. 62 944.

Austin

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

British Car Centre H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Innocenti 1001, schwarz-gold, 7500 km, Extras, DM 8800.– (neu ü. 10 000 DM). H. Borchhardt, 6238 Hofheim, Hofheimerstr. 23. 62 574

Wooding Cooper S, sämtl. Teile incl. Zubehör., s. günst. zu verk. Tel. 089/ 76 23 45 Mo.–Fr. ab. 62 577

Mini 1000 MK II, ca. 40 PS, div. Verbesserungen, reichh. Ausstattg., sehr sportlich etc., Bj. 71, 48 000 km, grau, Preisid. 5500.–. Tel. 0 40 / 5 60 40 06 zw. 19–21.30 Uhr. 62 578

A. H. 3000 Mk III, total restauriert, neuer Motor, günstig abzugeben. T. 0 67 21 / 1 41 03. 62 579

Innocenti-Cooper 1300, rot, Bj. 8.74, 9500 km, Zubehör. **Pr. 7100.– DM.** Tel. ab 18 Uhr, Tel. 0 70 31/7 16 74. 62 853

Austin- Überrollbügel f. Mini, 250.– DM. Tel. 05 31 / 6 40 03. 62 576

Austin Healey 3000 Mk II, 62, TÜV 11.76, Bestzustd., 3 Verg., 6300.– DM. Tel. 0 40 / 2 29 58 04. 62 993

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 63 089 H

3 Ltr. Healey-Gebrauchtteile zu verk. Tel. 0 29 43/25 86. 63 051 H

Autobianchi

A 112, Bj. 7.72, TÜV 76, 55 000 km, Drehzahlm., H4, Überrollbügel, tiefergel., usw., keine Rennen gefahr. DM 3600.–. Tel. 0 79 07 / 78 56 ab 16.30 Uhr. 62 580

Auto-Cross

VW-Cross-Käfer m. Porschem., 75 PS, 9"-Felgen etc., DM 3500.– VB. Tel. Köln 32 77 39 / 21 62 61. 62 581

Aztec

Bastler sucht Aztec gegen bar. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 814

Bentley

Bentley T 1 (wie RR Silvershadow), Bj. 67, origin. 55 000 km, DM 32 500.–; nehme Mercedes 350 SE, SL od. Porsche in Zahlung. T. 07 11 / 73 26 69. 62 996

Von Privat gesucht: Bentley SC 1–3 in ausgez. techn. und opt. Zustand, TÜV-abgen. Erbitte detail. Angaben und Festpreis. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 997

Bentley „R" Typ 54
Rechtslenker, SSD, sehr guter Zustand, 1 Jahr TÜV, DM 20 000.–. Tel. 9–17 Uhr 0 72 31 / 5 26 43, abends 0 70 82 / 33 23. 62 612

BMW

520 i, 74, 20300, weiß, s gepflegt
2002, 72, 68800, orange, Autom
3.0 CS Alp, 250 PS, 73, 29000, s-r
3.0 CSi, Cpé, 75, 8000, silb, AirC
3.0 CSi, 74, 15300, silb, SD, el Fe
3.0 CSi, Cpé, 72, 29700, sil, el SD

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
62 956 H

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —

mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Suche f. Anf. Juli: BMW 2800 CS/ 2800/2500 od. Alfa 2000 Lim. (5-Gg.) ab 1971, bis 50 000 km, kein ATM. od. Autom., muß techn. + opt. einwandfr. sein, VB 5000.–, Raum Hessen. Zuschr. unt. Chiffre A11 / 62 810

Suche BMW 3,2 S (L) nur in gutem Zustand, ab Bj. 62 oder **Bertone V8,** Bj. 64/65 evtl. mit Ersatzteilen. Zuschriften m. Bild u. genauen Angaben unt. Chiffre A 11/62 812

BMW 2002 Turbo, Bj. 5.74, 21 000 km, mit vielen Extras, heizb. Hecksch., getönte Scheiben, Feuerlöscher, Automatik-Gurte, Stereo-Radio, Stereo-Cassette, NP DM 23 000.– in erstkl. Zustand günstig zu verk. Tel. 05 11 / 46 62 45. 62 855

Dringendst **BMW-Unfall-, Total- u. Motorschäden** gegen beste Bezahlung, ab Bj. 71 gesucht! Rufen Sie uns an, Bargeld lacht. Tel. 02 61 / 7 76 06. 62 857

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

3.0 CSL 73 Alpina, 38 000 km, Motor 8000 km, 265 PS, Stereo, hellgrün-metallic, DM 23 800.– inkl. MwSt. (Firmenwagen). Tel. 0 40 / 20 11 57. 62 915

BMW-Turbo 2002, weiß, 3200 km, Bj. 2.75, 5-Gang, get. Scheiben, heizb. Heckscheibe, für DM 20 000.– zu verk. o. nehme Porsche umgeb. w. Carrera, bis DM 1500.– in Zahlung. Tel. 0 77 32 / 45 71. 62 599

Auch Sie stehen KOPF!
wenn Sie sich anhand unseres neuen Zubehörkatalogs informieren, denn in ihm finden Sie das umfangreichste Angebot, das wir je hatten, und das zu unwahrscheinlichen Preisen. Fordern Sie noch heute den Katalog gegen DM 3,— in Briefmarken an.

Vertrieb Norddeutschland
HAZ-Rennsportteile A. Zander, 54 Koblenz-Lützel, Feldstr. 3, Tel. 02 61 / 8 55 02

Vertrieb Süddeutschland
Händler-Einkaufszentrale, 605 Offenbach I, Postfach 1008, Tel. 06 11 / 81 38 38

Sonderangebot des Monats: Jodzittle, 100 Watt, 12 Volt, H1 oder H3, DM 27,75

BMW V8, Bj. 60, TÜV 10.75, u. 501, 6 Zyl., Bj. 57, TÜV 4.77, zu verk. geg. Gebot. Hilchenbach, Tel. 0 27 33 / 5 19 03. 62 603

BMW Barankauf 06 11 / 28 51 44
63 064 H

Achtung Sportwagenfreunde! Offen fahren? MB 230 SL, 2 Dächer, guter Zust. Tausch mit BMW 2002 auch tü mit 185er Berf. Tel. 0 29 42/7 51. 62 605

2800 CSA, Mod. 71, Scheckheftgepfl., viele Extras, Bestzustand, DM 9950.–. 02 21 / 52 26 37. 62 606

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 ti, DM 310,–. Wörgl/Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

BMW V8, Bj. 60, 1a-Zust., TÜV 6/76, schwarz, SSD, 100 PS, DM 3000.–. Tel. 0 52 81/71 02. 62 607

3.0 CSL, Bj. 73, mit vielen Extras, Sportfelgen, Farbe inka, 35 000 km, VB DM 21 500.–; Daimler Eintausch mögl. (200–250 Modelle). G. Wagner, 466 Gelsenk.-Buer, Polsumerstr. 233. Tel. 0 23 22 / 6 45 44. 62 608

Gelegenheit! 1 fabrikn. 5 Gg.-Getriebe f. 02 BMW Typ, ab Bj. 71, noch nicht gebraucht, für DM 800.– (NP 1400.–) abzug. Bela Hahn, 7417 Pfullingen, Postfach 7163. 62 543

BMW sucht dringend gegen bar Tel. 07 11 / 23 9 08. H

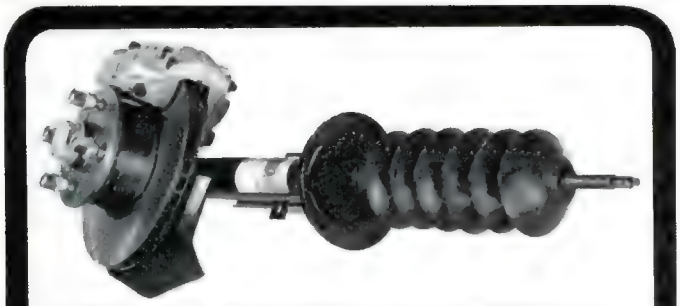
BMW 3.0 CSi, Bj. 74, schwarz, Alpina-Felgen 205/70, Stuck-Spoiler, Abrißkarte, tiefergelegt, alles TÜV-eingetragen, optisch wie CSL, absolutes Spitzenfahrzeug, Gesamt-km-Leistg. 30 000, Maschine 10 000 km, Colorverglasung, el. Fensterheber etc., Preis DM 23 500.–. T. 0 42 02 / 43 43, 43 44. 62 609

KLEBER-REIFEN

V 10 S — SR		V 10 GTS — HR	
155 SR 12	57,55	165/70 HR 13	79,80
155 SR 13	59,20	175/70 HR 13	91,50
165 SR 13	66,55	195/70 HR 13	113,70
175 SR 14	82,40	185/70 HR 14	109,60
185 HR 14	113,25	195/70 HR 14	130,50
155 SR 15	64,55	205/70 HR 14	145,10
165 SR 15	71,30	185/70 HR 15	113,20

einschließlich 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 6050 Offenbach 1, Postfach 1008 A, Telefon 06 11 / 81 38 38

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verölen der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — Vorteile der DISSY-Zündung sind ihr Geld wert. **DISSY B 5** DM 146,— **DISSY B 5** spezial für Citroen GS, **DISSY U 100** DM 184,—, **DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248,—. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11



ALPINA-Sportfederbeine und -Stoßdämpfer
für BMW 2002 Ti und Tii, negativer Sturz, ALPINA-Abstimmung.

BILSTEIN **288.-** BOGE **199.-**
incl. MwSt.

ALPINA
der souveräne Stil

ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN KG · ALPENSTR 35 · 8938 BUCHLOE · TEL 08241/857

BMW

BMW 2002, 5.72, TÜV 2.77, chamonix, Ronal 5.5 x 13, Uniroyal 70er, 2 Recaro de-Lux, Indianapolis Lenkr., neue Abarth-Ausp., Cibie 200, S. Oscar Marchal Nebell., Blaupunkt Frankf., Grundig Cassetten, Scheckheftgepfl., nur Langstrecken, in erstklass. Zust., Garagenw., DM 7950.— zu verk. Zuschr. u. Chiff. A 11/62 809. 62 809

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 – 2002, 520, 3.0 CS + CSi + 1502
Auto-Graner, 79 Ulm, Postfach 2022

BMW-Teile: 1 Karosseriesatz Turbo 500.—; Kotfl.-Verbr. u. Spoiler für alle Typen. Tel. 06 11 / 30 31 47. 62 585

Endlich lieferbar!
Der neutrale U.S.-Schriftzug für Ihren BMW!
DM 29,70 incl. Mwst., Lieferung per Nachnahme.
B. Werner Baberowski, 44 Munster, Postf 8851

BMW 518, 3.75, umständeh. zu verk. Tel. 0 41 31 / 12 15 35. 62 586

BMW 3200 CS -Bertone-, weiß, Bj. 64, TÜV 11.76, erstkl. Gesamtzust., Preis VHS. Tel. 0 42 31 / 22 21 n. 18 Uhr. 62 588

4 Reifen 235 x 60 x 13 auf 3teilig. LM-Felgen, 2 Weber 45 DCOE Doppelverg. preisg. zu verk. Tel. nach 19.00 Uhr 07 31 / 3 68 63. 62 590

BMW 1602, 70er, TÜV 4.76, 79 000 km, neu bereift, 4 Halogen, Zusatzinstr., Farbe colorado, Stereo, f. DM 5000.— zu verk. oder Tausch gegen Porsche 911. Tel. 0 64 00 / 84 66. 62 592

Original 2002 Alpina, 165 PS, Fahrwerkverb., Kotfl.-Verbr., alle mögl. Extras, 40 000 km, NP DM 25 000.—, VHB 12 000.— DM. Tel. 0 62 21/2 61 03. 62 938

TOP-STYLING
rial-Leichtmetallrad
TÜV-geprüft für viele Typen
außerordentlich preiswert
Anfragen unter Wagentypangabe an
FRITZ IHLE, Reifenhandel
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00

BMW Bar-Ankauf
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 25 69
63 044 H

Alle BMW kauft bar
Westend-Automobile, Stgt., T. 06 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 059 H

Verkaufe BMW Motor 2,5, 46 000 km, DM 1500.—; Getriebe DM 400.—. Tel. 0 63 24 / 47 09. 62 593

BMW 1802, chamonix, Kotflügelverbr. 195er Kleber auf 7 J Ronalfelge, Bilstein-Stoßd., Auto-Radio, Amperemeter, Ölthermometer, Voltm., Sportlenkr., Doppelscheinw., Neulackierg., Bj. 71, 60 000 km, VB 8600.— DM. F. Belssing, 7081 Niederalfingen, Fuggerstr. 11. T. 0 73 61 / 7 21 17. 62 594

BMW 520 Unfall, 12 000 km, Bj. 10.74, 5000.— DM o. Eintausch o. Motor allein 2000.—. Tel. 0 52 41 / 46 12. 63 116

BMW 518, 6 Monate alt, 4000 km, veronarot, m. Zubehör, v. WA, DM 13 600.—. Tel. 0 89 / 1 50 49 76. 62 988

1802, inka, neuwert. Zustand, EZ 5.73, TÜV 4.77, Extras, auf Wunsch mit 2 Ltr. Ti-Motor u. Hi.-Achse, geg. bar. Tel. 0 73 66 / 64 02. 62 854

Suche BMW-Motor, 2,8 L o. 2,6 L. Tel. 0 77 20 / 3 21 47 von 13.30—18 Uhr, 0 77 26 / 1 39 38. 62 597

BMW 2800 CS, 11.71, 60 000 km, unfallfr., mittelblau, US-Ausführung, Klima, Lederpolster, el. Fenster, Radio, von Privat für DM 13 800.— zu verk. Tel. 0 25 94 / 55 97. 62 598

2000 Alpina, 150 PS, Bj. 71, 5 Gg., Diff.sperre, Bilstein-Fahrwerk, Überrollbügel, Unterbodensch., Recarositze, Radio, reichl. Beleuchtung, techn. optimal, 1a Zustand, TÜV 76, VB DM 7500.—. Tel. 0 40 / 5 40 30 81. 62 846

4-Zyl.-Einspritzpumpe mit Düsen u. Alpina-Ansaugdrosseln zu verk., DM 500.—. Tel. 08 41 / 5 81 82. 62 600

Isetta-Heckscheibe (Bj. 56, groß), gesucht. Vogel, 1 Bln. 31, Ku-Damm 71, Tel. 8 85 50 50. 62 601

BMW 3200 CS Bertone, weiß, Leder schwarz, TÜV 7.76, zu verkaufen. Tel. 05 11 / 55 17 52. 62 971

BMW 3.0 CSL (Leichtbau-Coupé), 73, 65 000 km, Neupreis DM 44 000.—, hellblau-metallic, Klima, 1. Hd., wie neu, DM 18 500.— u. 11%. Tel. 0 71 95 / 47 61. 63 031 H

BMW 2002, 180 PS, 8" BBS-Reifen 240/50-13, alles TÜV, NP 45 000.— DM z. vk. VB DM 13 200.—. Tel. 08 21 / 79 92 19 oder 31 12 05. 63 110

Baraufkäufer sucht sofort: Sämtl. Pkw-Modelle u. Sportwagen. Tel. 07 11/7 15 79 90. 63 071 H

BMW 2002 tii, Bj. 5.73, 40 000 km, fjord-met., get. Scheiben, Sportfelg., neue Reifen u. weit. Zubeh., DM 9600.—. T. 0 81 22 / 38 87. 62 582

Satz neue Koni, 280.— DM, f. 1602/2002, verk. H. Straßburger, 53 BN-Bad Godesberg, Wurzerstr. 193, Tel. 0 22 21 / 37 87 33. 62 550

BMW 506, V8, 120 PS, Bj. 61, TÜV 11.76, zu verkaufen. Näheres unter Tel. 0 21 31 / 7 48 29. 62 856

BMW 3200 CS, V 8 Bertone-Coupé, Bj. 62, nur 95 000 km, TÜV 1.76, sehr gut. Zustand, 4 Winterreifen m. Felgen, Ersatz-Motor 30 000 km, versch. Verschleißteile, VB 6000.— DM. Korzendorfer Alwin, 8621 Altenkunstadt, Rinnig 10, Tel. 0 95 72 / 3 66. 62 999

Spar-BMW 2000 CS, ti, 200 km/h Spitze, TÜV 4.77, Frontansicht nach Umbau wie 2800 CS. Neue Reifen, viele div. Extras, wie Halogen-Nebel- u. -Fernscheinwerfer, Radio Typ Blaupunkt Köln, Casetten-Recorder, Stereo-Anlage, elektr. Antenne, 1a techn. u. opt. Zustand, 5000.— DM, Vollfinanz. mögl. Tel. 0 72 61/26 38. 62 998

100 % Kaufe jeden BMW bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 63 075 H

Achtung! Optimaler Slalom-BMW 2002 ti, 1974 nur 1.—2. Pl., Fahrzeug opt. u. techn. 1a. Für DM 5500.— überh. (Motor, H.-Achse, B.-Sch., Ausp. neu) Motor 140 bzw. 160 PS, Sperre 75%, 5-Gang, Bilst.-Fahrw. tiefer neg. St. 185/70 R.-Alp.-Fe. bzw. Alu BWA, Radio, Tonb., Schalensitze, H-Gurt, Verbundgl., Lederl., VDO-Armat. auf w. Anhängek., 5 Liter-Ölw., wegen Heirat schw. Herzens günstig abzug. Tel. 0 83 86 / 27 81. 62 547

BMW-Unfallwagen Barankauf. Telefon 0 26 71/77 82. 63 108 H

4 Neureifen 215/70 VR 14 Micheline XWX tubeless f. große BMW zu verk., DM 950.—. 0 92 81 / 9 35 70 n. 19 Uhr. 62 596

BMW 2002 Tii-Touring, Bj. 72, ca. 70 000 km., Gen.-Inspekt., 1a Zustd., golf, H4, Wärmeverb.-Glas, Sicherh.-Gurte, Radio Blaup. Ffm, Uniroyal 185/70/13 neu ber., auf 5½ J, TÜV eingetr., Bilstein, VB DM 7650.—. Tel. b. 16.00 werkt. 0 63 32/70 71 Will, priv. 0 63 37/8 15. 62 587

Bonito

Suche Bonito, Aztec, Thurner o. ä. bis VB DM 2500.— (bar). T. Schiller, 77 Singen, Bruderhofstr. 75. 62 613

Borgward

ORIG. - ERSATZTEILE
Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

Su. Hansamatic, auch defekt f. Isab. + P100. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 811.

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
805 Ottenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0811/854824
4 Modelle, Fertigfahrzeuge TÜV abgen. Bausätze und Zubehör
Prosp. 2.– in Briefmarken

Buggy-Apal Jet zu verkaufen, VB DM 7000.—. W. Bokühn, 7861 Hasel, Hauptstr. 15. 62 610

Apal Jet Buggy, von Priv. mit viel Zubeh. in gepfl. Zust. zu verkaufen. Nähere Ausk. Di—Fr. 9—13 u. 15—18 Uhr Tel. 0 61 42 / 6 24 27. 62 611

Verkaufe: Apal-Jet-Targa, Bj. 4.74, Glimmerlack, 4-Sitzer, div. Extras, alles TÜV abgen., 44 PS, VHB, DM 9500.—. Tel. 0 27 34 / 6 16 20. 62 858

Super Deserter GT, mit allen Extras, erst 3 Monate gefahren, Neupreis DM 21 000.—, f. 15 500.— DM zu verk. Näh. Tel. 0 63 31 / 56 54. 63 000

Mehr für den Autofan in
sport auto

Verkaufe: Apal-Buggy L, VB DM 5200.—. Tel. 0 72 51 / 26 12. 62 859

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR
APAL ING. JÜRGEN F. WIRTH 7071 LEINZELL
BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL · TEL. 0 71 75/02 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Farbprospekt + TÜV Berichte DM 4,— (Scheck od. Briefm.)

MAPLEX · DESERTER · HAZ · APAL
BUGGY-CENTER
Wuppertal
alle Modelle ab Lager!
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373
MAPLEX · RUSKA · APAL · DESERTER

Buick

Wir liefern Ihnen Ihren 75er BUICK-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.

Century Special	US-Dollar 4410.—
Regal, 4türig	US-Dollar 4910.—
Electra „225"	US-Dollar 6550.—
Riviera	US-Dollar 6930.—

Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 62 936 H

Chevrolet

GM-Ersatzteilstützpunkt
US-Automobile, 8 München 22,
Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

Wir liefern Ihnen Ihren 75er Chevrolet-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.

Camaro Sport Coupé	US-Dollar 4350,-
Camaro LT	US-Dollar 4750,-
Malibu, Coupé	US-Dollar 4250,-
Monte Carlo „S" Coupé	US-Dollar 4850,-
Impala, Sedan	US-Dollar 5000,-
Caprice Classic, Coupé	US-Dollar 5350,-
Corvette, Targa	US-Dollar 7300,-

Andere Modele auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 62 933 H

Stingray Targa 70, TÜV 4.77, 5,7 Ltr., diamantviolett-gold, schwarzes Samtdach Stereo, Halogen. Tel. 09 11 / 60 76 09. 62 860

Suche gepfl. Chevrolet Stingray, 7,4 Ltr. Targa, Bauj. ab 73, muß mit Klimaanlage ausgerüstet sein (wenig km). Angebote unt. Tel. 0 29 41/59 13. 62 941

Chevrolet Corvette Targa, 73, bildschön, schneeweiß, 26 000 km, unfallfrei, viele Extras, DAT-Wert 18 200.— DM u. 11%. Tel. 0 71 95 / 47 61. 63 032

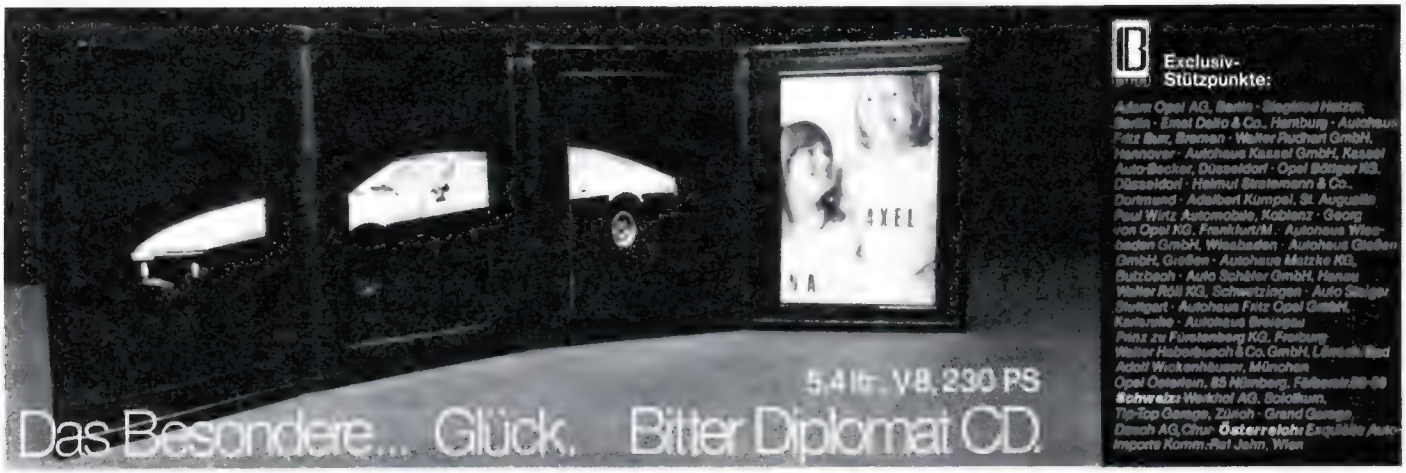
Liebh. sucht Corvette, nur optim. Zustand, ab Bj. 67. Tel. 0871/6 92 40. 63 001

Chevrolet Corvette Stingray, Vollcabrio u. Hardtop, Mod. 72, Automatik, Servo, Stereo, Color, Klimaanlage, gelb, VB DM 14 000.— u. MwSt. AH Kopp, 705 Waiblingen, Tel. 0 71 51 / 5 20 51. 62 947 H

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 63 104 H

Suche Corvette Targa, neu oder neuwertig, 74er- oder 75er-Baujahr. Tel. 05 21 / 6 04 51. 62 614

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 63 085 H



Corvair Cabrio, 60-65, alle Teile. Tel. 0 71 54/67 86, 19—20 Uhr. 62 864

Suche Corvette 7,4 Ltr., ab. Bj. 73. Tel. 0 23 22 / 5 46 38. 62 865

Chevrolet Camaro, Bj. 74, 15 000 km, Klimaanlage, alles Zubehör, neuwertig, 14 500.— DM, Pkw in Zahlung. Tel. 07 11/29 13 24/22 49 73 gew. 62 830 H

Cadillac

Wir liefern Ihnen Ihren 75er CADILLAC-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.
Calais, Coupé US-Dollar 8 600,-
Calais, Sedan US-Dollar 8 800,-
Fleetwood, Eld. Coupé US-Dollar 10 400,-
Fleetwood, Brougham US-Dollar.10 900,-
Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 62 932 H

Ferrari

Import Service Verkauf

Neue Dino • 365 2+2 • BB ab Lager
365 GTB 4, 69, 44000, m-rot, Spur-V.
365 GTB 4, 74, 32100, schw, Radio
365 GTC, 69, 54300, m-blau, el Fe
BB, 1974, 3600 km, silber
365 GT 2+2, 74, 14000, silb, AirC
Dino Spider, 74, 17500, gold, Led
Dino, 72, 18700, silber, Stereo

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 953 H

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 63 102 H

Suche 12 Zyl. gegen bar. Gebot an Schwaiger, 851 Fürth, Lindenstr. 30. 62 869

Suche, Ferraris bis Bj. 67 in jd. Zustd. M. Lampe, Box 5201, Orchard Lake, Mi 48 033, USA. 63 131

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39b, ☎ 42 15 80

Dino 308 GT 4,
16 000 km, metallic, EZ Nov. 74, Neupr. 50 000.— DM, in makellosem Zustand f. DM 29 000.— u. MwSt. abzugeb. Tel. 02 63/20 22. 62 874

Fiat

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach oder 3teilig. Für Fiat Spider 124, 3teilig.
KÜBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

Fiat Dino auch Unfall o. Totalsch. gesucht. Tel. 0 73 37 / 3 30. 62 635

Suche Unfallwagen 128 Spezial und X 1/9. Tel. 0 75 41 / 15 21. 62 636

Verk. 4 LM Felg. m. Reifen 165/70 f. Fiat 128 Coupé, TÜV gen. neuw., VB DM 650.—. Tel. 02 51 / 2 59 26 ab 18 Uhr. 62 638

Liebhaberfahrzeug, Fiat 1500 Cabrio, TÜV 7.76, 112 000 km, 75 PS, 5-G.-Getr. beide Dächer, 12fach bereift + kompl. Ersatzteilwagen, VB 4200.—. Tel. 07 21 / 59 15 68. 62 639

Notverkauf: X 1/9, 1.75, grün, Extras, ca. 7000 km, 11 500.— VB. Zuschr. u. Chiffre A 11/62 813

Fiat 124 ST 1600, 6 Monate, 8000 km, 95 PS, hellgrau, 5-Gang, heizbare Heckscheibe, LM-Abarth, 5,5 x 13 Felgen, 175/70 SR 13, Nebellampen, Blaupunkt Frankf., von WA abzugeb., VB 10 000.—. Nach 18 Uhr: 0 71 32 / 3 72 21, von 9—16 Uhr: 0 71 31 / 10 73 88. 62 870

Su. def. Dino 2,4 Ltr.-Motor. Tel. 02 01 / 21 07 05. 62 632

Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer vermittelt Ihnen hier Wolfgang Rausch allerlei Tricks und Hilfsmittel zum perfekten Fahren. In seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens" zeigt der Autor, daß diese Kunst keineswegs „schwarze Magie" ist, sondern die extreme Ausnutzung der physikalischen Gesetze. Hier werden sie Ihnen auf leichte Weise nahegebracht. Vor allem aber: Die Beherrschung der „Hohen Schule des Fahrens" ist nicht nur die Voraussetzung für Erfolge im Motorsport, sondern Überlebenshilfe in Notsituationen, in die auch der vorsichtige Fahrer geraten kann. 184 Seiten, 66 Abb., Leinen, DM 18,—. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Schlechte Sicht ist lebensgefährlich!

„CIBIE"
Super-Oscar
mit der Super-Lichtleistung
Fernscheinwerfer **DM 64,— St.**
Nebelscheinwerf. **DM 69,— St.**
Jodlampe H1 DM 8,90
Rallye-Lampenbügel
universell für alle Fahrzeuge
DM 49,90
GRATISKATALOG 75
sofort anfordern!
Auto-Albrecht
775 Konstanz 11
Tel. 0 75 31 / 2 37 42

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix		White Letter	
165/70 HR 13 WL	91,—	195/70 HR 14 WL	130,—
185/70 HR 13	97,—	205/70 VR 14 WL	174,—
185/70 VR 13 WL	132,—	215/70 VR 14 WL	190,—
185/70 HR 14 WL	118,—	185/70 VR 15 WL	160,—

WL = mit weißer Reliefschrift
einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Ihle,** Reifenhandel KG, 757 **Baden-Oos,** Tel. 0 72 21 / 0 16 38

GELEGENHEIT! LUX.-COUPE
CAD. ELDORADO 1968 in excellentem Zust., Vorderradantrieb, alle Automatics, TÜV 5.77, nur DM 6900.—. Tel. 0 25 54 / 2 91 od. Dr. med. W. M. Doerfler, 4401 Laer, Grüner Weg 1. 62 862

Citroen

AK 400 ab Bj. 73 z. kaufen gesucht. Tel. 0 83 95 / 6 11. 62 615

Citroen-Barankauf 07 11/73 26 69
63 043 H

DS 23 Break ab Baujahr 74 zum 1. 8. 1975 gesucht. Tel. 0 55 61 / 8 10 41. 62 866

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Unfallinstandsetz., Ersatzteillager
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Verk. Pantera, 8.74, 1. Hand, 8000 km, 26 000.—. Tel. 0 79 05 / 3 31. 62 834

Suche Unfall-Pantera gegen bar. Tel. 0 79 05 / 3 31. 63 002

Ferrari 365 GTC, EZ Nov. 69, 48 000 km, Klimaanlage, elektr. Fensterheber, metallicblau, Maschine vor 5000 km generalüberholt, 325 PS, Topzustand, neue Auspuffanlage (einschl. Krümmer), neue Lichtmaschine, neuer Anlasser, neue Speichenräder, sämtliche Belege vorh., wegen Neukaufs ab 1. 5. abzugeb., Festpreis DM 23 500.—. Tel. 0 52 51 / 2 13 21 / 2 37 69 ab 19 Uhr. 62 622

Fabrikneuer Dino 308 GTL 2+2, noch nicht zugelassen, unter Neupreis gegen Gebot. Tel. 0 22 02/7 81 66. 62 621

Ferrari 365 GTC, 69, unfallfrei, wie fabrikneu, geg. Gebot von Privat. Tel. 02 11/30 65 25. 63 004

Ferrari Dino 246 GTS, einmalig schön, violett-metallic, 2600 km, 7½"-Felgen, Daytona-Sitze, elektrische Fensterheber, Radio mit Casettenrecorder, NP 52 000.— DM umständehalber für DM 39 500.—. Tel. 07 11 / 75 53 47. 62 839 H

Premiere im Salon International
im direkten Vergleich mit seiner Konkurrenz:

Cadillac Seville GM

KOMPAKT UND EXCLUSIV, in Ausstattung und Preis konkurrenzlos – gleichzeitig Ausstellung aller GM-Modelle und Sonderpreise für viele US-Wagen der 2. Hand. Ein Besuch lohnt sich.

BUICK
PONTIAC
CHEVROLET
OLDSMOBILE
CADILLAC
sofort lieferbar

AUTO BECKER
DÜSSELDORF, Suitbertusstraße 150, Telefon 02 11 / 34 30 34
62 964 H

Direkt ab Fabrik

Heiku Schonbezüge und **wohly** Sitzpelze
daher so preiswert
Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und faltenfrei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbecht. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name _____
( )
Ort _____
Straße _____

Wagentyp u. Baujahr angeben.

Spezialfabrik für Autoschonbezüge
HEIKU 4926 Dörentrup 2 Abt. M6
Telefon 0 52 63 / 20 26

Fiat

X 1/9, grün, Bj. 4.74, 9000 km, neuw. mit Zubehör, für DM 9600.— zu verk. Tel. 06 21 / 54 38 71 oder 54 39 90. 62 871

„Achtung Liebhaber" Fiat 1500 Ghia Coupé (Zweitwagen), wirklich wie neu, 40 000 km, TÜV 77, nur wegen Todesfall zu verk. Tel. 0 86 64 / 6 60 nach 18 Uhr. 62 872

Bertone X 1/9, 10 000 km, neuw., grün, 8.74, ca. DM 10 000.—. Tel. 0 82 31 / 61 48. 63 113

Fiat 124 Spider, 7.73, 27 000 km, neuwertig, Radio, LM-Felgen u. Reifen 185/70 von 124 Abarth Rally, TÜV bis 4.77, VB 9400.— DM. Tel. 0 51 37/44 34. 63 005

Dino, 2,4 Ltr., Bj. 73, 30 000 km, sehr gut. Zustd., VB DM 13 500.—. Tel. 07 11/29 50 07 od. 29 53 84. 62 640

128 SL 1100, Gr. 1, EZ 9.73, origin. 8500 km, DM 6500.—. Tel. nach 18 Uhr 0 93 05 / 5 61. 62 641

Verk. schnellsten Kombi Deutschl. **Fiat 128,** 0–100 in 9,6 Sek., Reppekus-Fahrwerk (tiefer, neg. Koni), 5½" Ronal 165/70-13, u. Lederlenkrad (TÜV-eingetr.), Ölkühler u. -wannenschutz, Armaturen, Schalensitz, Halogen, 31 000 km, Motor neu überholt, 1a Zustand, Neupr. 14 500.— DM, VB 10 200.— DM. Tel. 0 77 31/6 28 38. 62 642

Ford

ORIGINAL US-FORD-TEILE
US-Automobile, 8 München 22, Reitmorstr. 8, Tel. 0 89 / 22 78 47

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT + XL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Capri 3.0 Ltr., Mod. 74, 20 000 km, Bestzustand, DM 10 800.—. Tel. 0 26 22 / 74 00. 62 877

Verk. Ford Capri 1500, 65 PS, unfallfrei, Garagenfahrzeug, Bj. 71, Extras. Näheres ab 20 Uhr Tel. 0 42 81/23 62. 62 625

Ford Barankauf 06 11 / 28 51 44 63 063 H

Escort RS 2000, Bj. 29.9.73, 38 000 km gel., mit viel Zubehör, für 7800.— DM zu verkaufen. Tel. 0 25 73 / 2 95. 62 626

Capri RS 2.6, Bj. 5.72, Zweit-Garagenwagen, 38 500 km, Radio, Gurte usw., silber/blau, sehr gepflegt, neu 18 000.— jetzt VB 7600.— DM. Tel. 06 11 / 74 81 82, So. 73 32 85. 62 627

Capri RS, Bj. 8.72, 40 000 km, Heckschad. total, sonst alles 1. Klasse, einschl. Alu-Felg., Diff.Sp. DM 3300.—. Tel. 06 21 / 29 62 25. 62 629

2. Weber 3fach Fallstromverg. 40 IDT 3 C, NP 2800.— DM f. 1000.—, passend auf Ford V 6 u. Porsche, 4 NAG-Capri RS-Felgen 400.— DM; 5 Minilite 7 J 13 mit Goodyear 475/940-13 f. Capri/Escort, Np. 3000.— DM f. DM 1500.—. Tel. 02 21 / 44 84 90. 62 630

Straßenhal! Original von Ford herger. Capri im Rennlook. Nur im Sommer als 2. Wagen gef., aus fam. Gründen preisg. abzugeben (VB). Techn. Daten: Bj. 8.73, 2,3 l, 108 PS, Stereo-Anl. Tel. 0 56 08 / 14 87 nach 18 Uhr. 62 876

●● **Ford Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
63 042 H

Ford-Transit, 6 Zylinder, 125 PS eingetragen, Motor/Getriebe/Differential 20 000 km, neue Reifen, Kühlschrank, fl. Kalt- u. Warmwasser, Gaskocher, Schränke Palisander, Blaupunkt-Stereo, 7000.— DM, VW wird in Zahlung genommen. Tel. 02 11 / 76 76 71. 62 873

Capri 70, 2,3 l, 125 PS, gegen Höchstgebot zu verk., 10.73, neuer 2 l 90 PS-Motor eingebaut, 1.75 Kotflügelverbreiterung, viele Extras, jetzt 30 000 km. Näheres von M. Riesterer, 7801 Bollschweil, Hexentalstr. 38. 62 624

Ford Escort Sport, Bj. 8.73, 72 PS, Radio, heizb. Hecksch., 4 Cibie, ca. 37 000 km, 6400.— DM. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 921.

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 63 086 H

Mustang T5 oder Mach 1 ohne oder mit defektem Motor ab Bauj. 69 ges. Unter Chiffre A 11/63 006

Mustang-Teile. Tel. 0 61 93 / 8 44 09. 63 109

1 MUSTANG T 5, EZ 66, TÜV 3.77, Motor 90 PS neu, Automatik, 7"-Felgen, 4 neue Koni, 1. Lack, 1a Zust., nur im Tausch geg. Consul od. Granada Coupé, mögl. mit Anh.-Kuppl., mindest. 2,3 l. Tel. 0 62 57 / 44 96. 62 623

● **Alle Ford kauft bar** ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 058 H

Escort Sport, 1,6 l, 84 PS, 3000 km, mit Werksgarantie, DM 9600.—. Tel. 0 71 31 / 8 50 79. 62 875

Ford Mustang-Cabriolet, Typ 351, Bj. 69, 202 PS, TÜV 76, mit Zubehör zu verkaufen, VP DM 5200.—. Näheres unter Tel. 0 72 31 / 4 47 83. 62 631

Escort RS 2000, in Einzelteilen, zu verkaufen. Tel. 0 70 81 / 24 88. 62 628

Ford Cobra zu kaufen gesucht (auch reparaturbed.). Chiffre A 11/62 920

Ford Capri 1700, 9 J 13-Felge ges., verk. Ronal 7 J 13 M 2, Sportlenkrad. Angeb. an J. Kleinmaier, 8203 Oberaudorf, Rosenheimer Str. 39, Tel. 0 80 33 / 4 48. 62 982

Escort RS 2000, Rennlook 74, 15 000 km, Kotflügelverbr. 8 JBBS, 235/60 VR 13, Bilstein Fahrwerk, F. u. H.-Spoiler, O'bügel, alles TÜV eingetragen, Stereo u. weit. Extras, Bestzust., unfallfrei, o. Einsatz, evtl. Inzahl. VB 12 900.—. Tel. 0 21 03 / 4 29 55, 5 18 80. 62 984

Geländewagen

An- und Verkauf
von neuen und gebrauchten
Allrad-Fahrzeugen
SEPP HEIMERL
Landmaschinen + Kraftfahrzeuge
76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81 / 7 60 88 u. 89

sport auto
— damit die Richtung stimmt

Borgward-Kübelwagen, Bestzust., DM 3500.—. Tel. 07 11 / 37 32 23. 62 878

Glas

ORIG. - ERSATZTEILE
Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

Glas 1304 TS, 85-PS-Motor, 16 000 km, mit 5-Gang-Getriebe, für DM 950.— zu verkaufen; Glas 1700 GT, 100-PS-Motor, für DM 750.— zu verkaufen. Autohaus Fallert, Achern, T. 0 78 41 /30 08. 62 836 H

V8-Teile günstig abzugeben; su. def. V8-Motor. Ruf 02 01 / 21 07 05. 62 634

Verkaufe: einen 1300er GT-Motor, 70 PS, f. neuw. kompl. m. Vergaser, Anlasser + Lichtmasch., 800.— DM; eine 1300er GT-Vorderachse mit neuen Bremselementen, 250.— DM; zwei neuw. Getriebe, à 250.— DM; eine neuw. Hinterachse, 150.— DM; zwei Satz Armaturen, à 50.— DM; Inneneinr. schwarz, 100.— DM; div. Einzelteile. Tel. 0 25 65 / 29 30. 62 644

Verk. günstig Glas 1700, Bj. 67, zum Ausschl., AT-Motor 20 000 km, Michelin-Gürtelreifen, m. viel. Ersatzteilen. W. Schnepel, 338 Goslar, Trebnitzer Platz 20, Tel. 0 53 21 / 8 44 28. 62 645

Coupé 3000, TÜV 1.77, neu bereift, neu lackiert, sehr gepflegt, gegen Gebot zu verkaufen. Zuschriften unt. Chiffre A 11/62 815.

3 Liter Coupé, Liebhaberstück, Motor generalüberholt (ca. 5000 km), Stereo-Cassetten-Radio, TÜV 3.77, Festpreis: DM 9500.—. Tel. 02 31 / 85 07 61. 62 879

Glas-Cabrio 1004, dazu 2. Motor und viele Ersatzteile abzugeben. **Suche Saab 96**-Teile. Tel. 0 21 73 / 1 71 39. 62 643

Go-Kart

Suche 100 oder 125 ccm Go-Kart. Angebote an P. Kowoll, 3470 Höxter, Lönsstr. 28. 62 646

Honda

S 800-Teile verk. Tel. 02 11 / 62 70 45. 62 648

Suche S 800 Coupé für Motorsport, auch Teile. Tel. 0 85 05 / 10 35. 62 647

Iso

Iso Grifo, 7 l, Modell 72, silber-met., 2. Hand, umständeh. zu verk., Preisidee VB 23 000.— DM. H. H. Martens, 318 Wolfsburg, Porschestr. 64 B, Tel. 0 53 61 / 1 32 38. 63 007

Jaguar

Größter Händler
XJ Limousinen und Coupé ab Lager
XJ 6, 71, 71000, weiß, Lenkh, Led
XJ 12, 73, 43500, rot, Autom, Lh
XJ 12, 74, 36500, rot, el Fe, AirC
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 957 H

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

Jaguar E-Motor, 30 000 km, ca. 330 PS, 4,2 l, geg. Höchstangebot. H. Meister, 3441 Bischhausen, Landstr. 80. 62 652

Jaguar E, Cabr., auch ält. Baujahr mit Motor od. Getriebeschad., auch Unfall zum Ausschlacht. ges. Tel. 0 43 47 / 33 89 ab 18 Uhr. 62 654

Jaguar 3,8 S, gepflegt, Speichenräder, Leder, 72 000 km, DM 2900.—, Tel. 0 94 01 / 28 27. 62 657

DUNLOP ER 70 VR 15 DM 190,—
Telefon 0 27 22 / 74 62 oder 75 42

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49. H

Jaguar XJ 6, 4,2 Ltr., 186 PS, Bj. 73, dunkelgrün, 38 000 km, Handschaltung, Overdrive, Lederpolsterung, Radio ULM mit Rekorder, neu bereift, Bestzustand, DM 16 500.—. GKN Windsor GmbH, 6457 Maintal 2-Bischofsheim, Gutenbergstr. 13. 62 658

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 8 95 44

MK 2. Tel. 06 11 / 29 21 12. 62 659

Suche Jag. XJ 6, Bj. 74, w. Km, Knp.-Schal. Gotthalmseder, 8 M 40, Winzererstr. 182. 62 661

Jaguar 3,8 S zu verk. Tel. 0 42 32 / 76 17. 63 008

JAGUAR XJ 12, 73, 21 000 km, neuwertig, DAT-Wert DM 21 900.— + 11%. Tel. 0 71 52 / 4 17 34. 63 030 H

XJ 6, Bj. 5.71, TÜV 5.77, 45 000 km, alle Extras, DM 9900.—. Tel. 0 21 53 / 64 90. 63 120

XJ 12 nur 39 900,— Fi-Rate 47 x 990,— sofort XJ Coupé: FINK MA 06 21/40 80 85

VORFÜHRWAGEN, Jaguar XJ 6 Serie 2, met., Klimaanl., zu verk. Autohaus Walz & Zimmermann KG, 7505 Ettlingen, Schleimkoferstr. 2, Tel. 0 72 43 / 7 73 05. 62 928 H

Jaguar MK II 3.4 Saloon, Bauj. 1968, Speichenräder, sehr gepflegt, 9500.—. Tel. 05 31 / 4 42 41. 63 009

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03 / 5 29 95, Telex 08 581 611. 63 082 H

Jaguar XJ 6, 2,8 Ltr., Mod. 71, neuer Motor, Top-Zustand, f. DM 10 500.— z. verk.; defekter Motor wird mitgeliefert. Evtl. Tausch gegen Porsche od. SL. Tel. 07 21/ 77 17 54. 62 662

Wie aus dem Ei gepellt! Jaguar E-Type V12 2+2, Modell 72/73, Radio, Stereo, 8-Spur-Cassetten, aut. Ant., Sonderlack (Brillanteffekt rot), Leichtmet.-Felgen, ca. 40 000 km gel., nur als Zweitwagen gefahren, technisch einwandfrei, optisch eine Augenweide, Festpreis 21 000.— DM. Schriftliche Angebote an: Lea Mehle, 465 Gelsenkirchen, Magdeburger Str. 41, bei Blitschau. 63 036

MK 2 Autom., ATM, 14 000 Miles, DM 2500.— od. alle Ersatzteile lieferbar. Tel. 0 21 53 / 64 90. 63 121

Jaguar MK II 3,4 Autom., Bj. 63, nur 47 000 km, gar. bester Zustand, DM 6500.—. Tel. 0 68 31 / 6 06 59. 62 656

Jaguar 3,8 S, Bauj. 67, Bestzustand, Overdrive, Chromspeichenräd., schw. Lederpolster, Radio, grün-metallic, 1973 in England überholt, mit neuem Motor, ca. 40 000 km, Preis VB. Tel. 02 61 / 8 37 59. 62 653

Jaguar E, Cabrio, 4,2, grün-metallic, Radio-Cass., Leder, Speichenräder, Kühlerfigur, erstkl. Liebhaberwagen, weg. Familienzuwachs zu verkaufen. Chiffre A 11/62 919

MK 2, 3,4, Speichenräder, optisch u. techn. generalüberholt, DM 9800.—. Tel. 07 61 / 3 30 41. 62 881

Jaguar XJ 6, 2,8 l, m. Overdrive, Bj. 71, zu verk., Farbe schilfgrün, Motor 0 km, TÜV 77, Wagen opt. + techn. in einwandfr. Zustand, VB DM 10 500.—. Tel. 0 74 52 / 46 72. 62 650

Jaguar Mark 2, Bj. 67, gut erhalten, 3,4 l, VB DM 6000.—. T. 02 51 / 4 66 52. 62 882

Jaguar E V12 Cabrio, Automatic, dunkelgrün, 35 000 km, 26 000.— DM. Tel. 0 72 25 / 16 58, 9–18 Uhr. 62 840 H

●● **Jaguar Bar-Ankauf** ●●
Bartsch-Automobile, Stgt., Tel. 07 11/73 26 69
62 401 H

420, Bauj. 67, TÜV 12.75, Kupplungsschad., billig abzugeben. Tel. 05 11 / 77 60 28 ab 18 Uhr. 62 660

Letzte Chance! Sichern Sie sich noch eines der letzten Jaguar E V12 Cabrios. Neuwagen m. voll. Werksgarantie, DM 27 900.—. In schwarzer Lackier. sof. lieferb. T. 0 51 05/44 82. 62 986

Verk. für XJ 6, 4,2, Zylinderkopf, kompl. mit Vergaser, Autom.-Getr., Seitenwelle, Bremssättel u. div. Telefon 09 11 / 42 72 01. 62 649

Jaguar XJ 6/12 L, Color u. Klima, Serie II, bis 20% u. Npr. Tel. 06 61 / 7 47 36. 62 978

Jeep

Munga - Ersatzteile

Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und kompiette Jeep, z. T. neuer TÜV.

Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11 / 42 10 21-25

Willys-Jeep-Motor, 2,2 l, 60 PS, fabrikneu, wasserdichte Zündanlage, f. 1950.— DM zu verk. Hahn, 75 Karlsruhe 41, Hotzerweg 13, Tel. 07 21 / 40 57 30. 63 115

Willys Jeep, Bauj. 46, 1a Zust., TÜV neu, DM 8500.—. Tel. 07 61 / 3 30 41. 62 880

US-Jeep M 38, Bauj. 53, Anh.-Kuppl., Winde, viel Zubehör u. Ersatzt., TÜV bis 3.76, VB 6500.—, ggf. mit stab. Tandemanhänger für Boot etc. Tel. 0 89/2 80 91 88 od. Chiffre A 11/62 816

Jensen

Interceptor III, 73, 34600, metallic-grün
Healey, Roadster, 74, 3800 km, blau
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 962 H

Alleinimporteur: GHS-MOTORS Hamburg 20
Lokstedter Weg 11, T. 47 65 96, Telex: 02-13 736

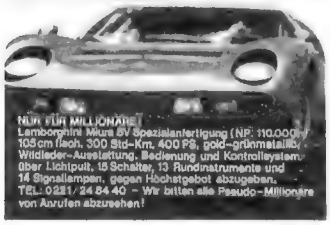
Lamborghini

Espada, 71/72, 68300, kupfer, AirCondition
Espada 400 GT, 72, 44300, m-türk, AirCond
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 960 H

Lamborghini-Vertretung
Unfallinstandsetzung
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 66 38 18

400 GT, Bauj. 67, silber, Bestzustand. Tel. 0 88 21 / 6 80 86. 62 663

Lamborghini Espada, Bj. 70, 48 000 km, TÜV 11.76, spez. met.-blau, Leder, Aircondition, Radio, VB 25 000.— DM inkl. MwSt. Tel. 0 61 94 / 6 40 64, Mo.—Fr. 8—17 Uhr. 63 024



63 093

Espada, 6.72, 1. Hand, alles Zubehör, DM 25 000.—, Pkw-Inzahlungnahme. Tel. 07 11 / 58 11 31. 62 926 H

Lancia

Lancia Beta, 1,8 Ltr., grün, Radio, 8 Monate alt, Neupreis 16 000.— DM jetzt 11 000.— DM, v. Werkstattangehörigem zu verk. Tel. 0 25 99 / 13 33. 62 664

Lancia Fulvia 1600 HF Coupé, Bj. 71, 34 000 km, Radio, Bestzustand, nur 6400.— DM, evtl. Tausch od. Inzahlungnahme einer großen Limousine. Tel. 09 41 / 56 29 13. 62 665

Fulvia 1,3 S Coupé, Bj. 73, 50 000 km, Radio, neue V12, DM 7250.—. Telefon 07 11 / 53 38 01. 62 883

Lloyd

ORIG. - ERSATZTEILE

Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

Alexander TS mit div. Teilen u. gutem Motor zum Ausschlachten zu verkaufen. Tel. 0 64 09 / 4 22. 62 666

Lotus

LOTUS
EUROPA-ELAN + 2-ELITE

Händler und Service-Nachweis:
LOTUS GERMANY, 8 München 70,
Albert-Roßhaupter-Straße 104,
Tel. 0 89/7 60 36 00.

Zur Erweiterung unseres Vertriebsnetzes suchen wir gut eingeführte Kfz-Händler die Ihr Angebot mit einem exklusiven Modell abrunden wollen.

Lotus Europa, Bj. 9.71, Bestzustand, DM 7900.— Tel 0 75 46 / 51 52 62 930

Elan S 4 Coupé, Bj. 70, 130 PS, mit sämtl. sinnv. Zubeh., z. verk. D. Emmert, 34 Göttingen, Schildgasse 1. 62 977

Lotus Ruhrgebiet
Lotus Elite, Vorführwagen m. Nachl., Finanzier., Inzahlungnahme. 58 Hagen-Hohenlimburg, Elseyerstr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Europa S 2, 4.72, 24 000 km, total überholt, VB 9200.— DM. Inzahlgn. mögl. Riether, 6 Ffm., Ginnh. Landstraße 42, Zi. 1157. 62 981

Elan S 4, SE-Cabrio, gelb, viel Zubehör, gegen Gebot, TÜV 11.76. Tel. 0 81 51 / 1 27 74. 62 667

Verkaufe: Lotus Europa TC, Bj. 1972, 3000 km, TÜV 76, neu bereift, diverse Ersatzteile, Alufelgen, Farbe: Colorado, DM 9000.—. Tel. 0 88 61 / 63 07. 62 668

Lotus Europa Spezial, JPS-Lackierung, 19 000 km, Motor 0 km, zu verk. Tel. 02 11 / 48 97 02 oder 66 28 55. 62 669

Lotus Elite 502, blau-met.; Lotus Elan +2, schwarz-gold; Lotus Europa, braun-met., mit Preisnachlaß zu verkaufen. ASA-GmbH, 4 Düsseldorf, Kampstr. 22, Tel. 76 46 76. 63 011

Maserati

Mistral, 69, überholter Motor, metallic-blau
Ghibli SS, Coupé, 72, 22700, met-rot, Leder
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
62 961 H

Verk. Maserati Mistral mit Lagerschaden, Preisidee 3000.— DM. Angeb. unt. Chiffre A 11/62 819

Maserati Indy v. Priv., 4,7 Ltr., absoluter Bestzustd., § 77, Stereo, Servolenkg., Aircond., DM 25 500.—. Tel. 0 89 / 35 53 53. 62 675

Matra

Bagheera, 18 000 km, DM 10 000.—, evtl. Inz.nahme. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 817

Matra Simca Bagheera, Bj. 1,74, 24 000 km, an Liebhaber geg. Höchstgebot abzugeb. Tel. 02 71 / 39 09 18. 62 674

Notverkauf! 530 LX, Bj. 71, 45 000 km, VB 4000.— DM. Tel. 0 86 38/44 68. 63 012

mot auto-journal

Die Zeitschrift
für wirtschaftliches Fahren

CHECKLISTE

für die gezielte Wahl Ihrer Autozeitschrift

☐ Autotests mit Kaufberatung, Verbrauchsmessungen und Betriebskosten auf Heller und Pfennig . . . damit Sie Ihr Geld richtig investieren.

☐ Technik verbrauchernah: Motor, Kraftstoff, Reifen und Öl . . . damit Sie alle technischen Feinheiten nutzen können.

☐ Fehlersuche, Wartung, Pflege, Werterhaltung . . . damit Sie Ihr teuer angelegtes Geld konservieren.

☐ Marktübersichten . . . damit Sie bei Zubehör und Ausrüstung nicht reinfallen oder am TÜV scheitern.

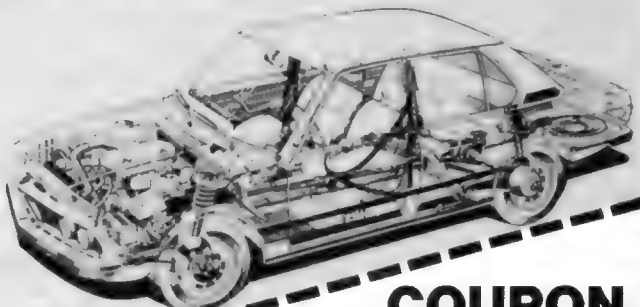
☐ Fahrpraxis, Recht, Versicherung . . . damit Sie sicher fahren, Bußgeld meiden und nach einem Schaden gut über die Runden kommen.

☐ mot-service . . . damit Sie mehr wissen als andere Autofahrer oder sich direkt Rat holen können.

(Vier oder mehr Themengruppen angekreuzt? Dann sollten Sie mot auto-journal lesen!)

mot auto-journal: Technik soviel wie nötig, Information soviel wie möglich. Überzeugen Sie sich selbst.

mot auto-journal
2,20 DM
14täglich
bei Ihrem Zeitschriftenhändler



COUPON

für ein kostenloses Probeheft mot auto-journal
Bitte ausfüllen, ausschneiden und absenden an:
MOTOR-PRESSE STUTTGART, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042.
Bitte senden Sie mir umgehend ein mot auto-journal.

Meine Anschrift

( )

Mercedes

Den Hans der 2. Hand

230/8, 72, 39600, weiß, Schdach
280 SE, 74, 19200, grün, Lh, Rad
350 SEL, 74, 11100, m-blau, Alu-F
350 SLC, 73, 42800, m-blau, el Fe
450 SLC, 73, 45000, weiß, el Fe
450 SEL, 74, 18100, silb, Lh, Rad
600, 69, 42500, m-blau, AirC, el F
300 SL, C+H, 59, T 70000, TÜV 77,

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34

62 954 H

AMG

DB 280 E/CE	25 Mehr-PS	DM 3274,50
Fahrwerksprogramm		DM 985,68
DB 350 SE/SL/SLC	35 Mehr-PS	DM 4978,35
DB 450 SE/SL/SLC	35 Mehr-PS	DM 5932,95
Fahrwerksprogramm		DM 1030,85

Preise inkl. MwSt. u. Montage

AMG MOTORENBAU 7151 Burgstetten
Mühlstraße 33, Telefon 0 71 91/36 25

220 SE Coupé: 1 Kofferdeckel (1969), 1 re. vord. Kotflügel; 280 SE Lim.: 1 hint. Stoßstange, preisg. z. verk. Tel. 0 25 54 / 2 91. 62 861

280 E, Bj. 2.73, gelb, SD, Radio u. Stereo, LM-Räder, Autom.-Getriebe, Servol., Gurte, Kopfstützen, 53 000 km, WD-Glas, sehr gepfl., Preis DM 17 000.–. Tel. 05 31 / 37 12 53. 62 888

Verkaufe Mercedes 170 DV, Bj. 52, u. Orig. Holzvergaser m. Motor. Walter Kreißle, 7971 Aitrach/Treherz, Tel. 0 75 65 / 71 46. 62 889

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar Auto-Nitsche, T. 07 11/26 56 11 63 095 H

Tausche od. **verkaufe** gegen Alpine SI 1600 Mercedes 220 S Coupé, Bj. 1958, Original 1a-Zustand, Zweifarben-Lack, TÜV abgenommen, Spitze 170 km/h, Verbrauch ca. 12 Ltr., 80% Reifen, 106 PS. Kl. Warth, 2392 Glücksburg, Gorch-Fock-Str. 16. 62 676

Tausche 1a 300 SEL, 3,5, 3.70, alle Extras, gegen 200–250 DB. Tel. Sa/So. 0 91 62 / 6 60. 62 677

6,3 Ltr.-Motor, DM 4000.–, Einbau mit Garantie mögl. Tel. 0 30/8 05 39 52. 62 678

Mercedes-Motore
generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur
Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

280 SE Cabrio, 7.69, silberm., neues blaues Dach, ATM u. ATG, Autom., Servo., el. Fenster, blaues Leder, Stereo, Radio u. Cassetten usw., neuw. Zustand, DM 15 800.– u. MwSt. Tel. 0 89 / 19 65 85. 62 679

Gelegenheit! Tausche echten Perserteppich (Täbriz) ca. 80 J. alt, ca. 11 qm, sehr selten, schönes Stück, im Wert von DM 25 000.–, gegen Mercedes 280 SE, 350 SE od. SL, C ab Bj. 73. Evtl. auch Barverkauf. Tel. 02 21 / 21 73 86. 62 680

Mercedes 300 Adenauer, Bj. 1952, kpl. oder in Einzelteilen zu verk. Tel. 0 21 21 / 47 56 53. 62 681

300 SL, Bj. 1960, guter Zustand, Lederausst. neu, Motor überholt, TÜV 4.77, für DM 21 000.– zu verk.; **300a,** Bj. 52, TÜV 2.77, für DM 5000.– zu verk. Tel. 0 43 92 / 23 03 von 18–19 U. 62 682

Wertsteigerung

Mahle – BBS TÜV-frei für BMW 520–3.0 und 1602–2002 til einschl. Befestigungsmuttern und Kappen

6 x 13 = 168,– inkl.
7 x 14 = 218,– MwSt.
außerdem führen wir RONAL, ATS, CROMODORA, RIAL, Katalog 75 DM 2,- (Briefm.)

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund, Evinger Str. 232
Tel. 02 31 – 85 13 02

Versand per NN frachtfr.

Alle Mercedes-Diesel kauft bar
mit oder ohne Schäden.
Angebote schriftlich oder telefonisch.
C. u. A. Demarchi
Autobianchi, Lancia, Polski-Fiat
Direkthändler
2000 Hamburg 61, Frohmestr. 12
Tel. 5 50 75 26, 5 50 50 61 / 62

280 E, 8.1972, sehr gepflegtes Garagenfahrzeug, absolut neue Bereifung, DM 15 000.– einschl. MwSt., werksgepflegt. Tel. 0 21 34 / 27 18. 62 685

Su. Hardtop f. 190 SL, nur große Scheibe. Tel. 0 62 02 / 54 89. 62 688

280 SL, 71, Automatic, 2 Dächer, Servo, ATM, Radio. Tel. 0 89 / 98 92 12. 62 691

Suche Merc. 250/280 Coupé od. Limous. mit Mot.-Schaden oder auch Unfall. Tel. 09 71 / 23 76. 62 692

280 SE/9, 3,5 Coupé (Flachkühler), Mod. 71, silbermet., echt. Leder schwarz, Color, US-Leuchten, elektr. SSD, alle Fenster elektr., 2. Maschine ca. 35 000 km, TÜV 10.76, Servol., Radio, Anhängerkupplung usw., gepflegt, DM 13 000.–. Tel. 0 23 02 / 5 12 87. 62 693

190 SL, Bj. 62, TÜV 8.76, techn. u. opt. 1a, ATM 4000 km, weiß, 2 Dächer, Radio, VB DM 8300.–. Tel 0 89/3 51 66 42. 62 695

Hardtop-Mercedes 230 SL, Bj. 64, gesucht. J. Metzger, 678 Pirmasens, Volksgartenstr. 21. 62 697

Verkaufe 350 SE, Bj. 73, 84 000 km, Automatik, Klimaanlage u. viele Extras, NP 41 000.– DM, VP 23 700.– inkl. MwSt. Tel. 02 77 02 / 2 83. 62 699

Verkaufe krankheitshalber fabrikneuen **Mercedes 450 SEL,** Km-Stand ca. 50 km, Silbermetallic-Lack, innen blaue Polsterung und versch. Extras, alter Preis vor Februar '75 und 5% Nachlaß, sofort lieferbar. Eilangebote unter Chiffre A 11/62 820

Suche neuw. Sommerverdeck v. 230 SL braun od. schw. u. braune Ledersitz-Überzüge. Angebote unt. Chiffre A 11/62 822

AMG 250/8, Bj. 6.70, Motortuning auf 150 PS, Fahrwerksverbr. mit hart. Bilstein-Dämpfern u. negat. Sturz an allen 4 Räd., kpl. 2. Rohr-Auspuffanlage mit Krümmern von CE., Motor 75 000 km, 185er-Reifen, SSD, heizb. Hecksch., Leder-Lenkr., Drehzahlm. sowie sonst. Sportzubeh., TÜV bis 7.76. Die Verbesserung. sind eingetragen, NP ca. 28 000.– DM, VB DM 9600.–. Tel. 0 71 91 / 6 25 52. 62 886

Suche Cabrio-Verdeck mit Gestänge, kompl., f. 350 SL. Rolf Johannsen, 2279 Norddorf/Amrun, Postf. 3121. 62 545

250/8, Autom., el. SSD, Bj. 69, TÜV 3.76, 130 PS, weiß, Aust.-Mot. 55 000 km, erstkl. Zustand, sinnv. Extras, DM 6900.–, zu verkauf. Tel. 0 71 81 / 33 75. 63 037

Suche Hardtop für Mercedes SL. Tel. 0 97 21 / 6 10 80. 63 114

Su. ält. MB-Cabrio. Chiffre A 11/63 080

100% Kaufe jed. Mercedes auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24. 63 076 H

Baraufkäufer sucht sofort: Sämtl. Pkw-Modelle u. Sportwagen. Tel. 07 11 / 7 15 79 90. 63 072 H

Suche Hardtop 230 SL, Bauj. 66, J. E. McWilliams, 7633 Seelbach, Ludwigstr. 33, Tel. 0 78 21 / 2 50 71, Nebenstelle 365. 63 015

MERCEDES-MOTOREN

Pkw		Lkw	
200 D	1900,–	206 D	2200,–
200 D/8	2050,–	406 D	2200,–
220 D/8	2200,–	608 D	2500,–
230 /8	2150,–	808 D	4100,–
250 SE	3100,–	Preise	
280 SE	3350,–	inkl. MwSt.	

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages
Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77

300 SL, mit Flügeltüren, von Privat gesucht, genaue Angaben erbeten. Zuschr. unter Chiffre A 11/63 013

300 SLR, Bj. 62, Hardtop, TÜV Nov. 76, weiß, 1a Zustand, für 27 500.– DM zu verkaufen. Tel. 0 22 21 / 48 27 08. 63 014

300 SEL, 3,5 od. 6,3, zum Ausschlachten gesucht. Angebote unter Chiffre A 11/62 987

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11 / 60 88 03. 63 068 H

Kaufe Ihren Mercedes bar!
Alle 200 und 220/8 Diesel und Benziner, alle 250/280, 350 S und SE, SL und SLC
Auto-Börner, 7 Stuttgart-Bad Cannstatt, Schmidener Str. 50, Tel. 07 11 / 56 07 03

250 CE Coupé, Bj. 10.69, Bestzustand, ATM 80 000 km, Radio, 5-Gang-Getr., Preis DM 9300.– Tel. 0 64 01 / 75 75. 62 967

ENDE MAI 220 D FREI! 98 000 km, nur Langstrecken, Äußeres: hellbeige, 1a Garagenwagen, Inneres: Motor Werkstatt-scheckheftgepflegt, Reifen: Sommer Kelly, Winter Conti (8 Stück), Extras: Spiegeltransistorantenne, 2. Lautspre., H4 Halogen-Fern- und Abblendlicht, neu: Aufpuffanlage, Bremsscheib., Bremsbel., Ölkühl., Preis: 8000.–. Tel. 10 bis 12 Uhr 0 26 71 / 76 81. 62 946

Merced.-Mot., 3,5 l, neu, kompl. m. a. Aggr., zu verk., DM 3500.– o. Höchstgebot. Tel. 0 81 31 / 9 35 61 abends. 62 687

DAIMLER sucht dringend gegen bar Tel. 07 11 / 23 29 08. H

250 C Coupé, Bj. 12.73, 26 000 km, el. SSD, get. Scheiben, Alu-Felg., Servolenkung, Preis DM 18 700.–. Telefon 0 64 01 / 75 75. 62 968

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/til/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM
Bär & Co, oHG, 484 Wattenscheid, Bochumer Str. 113, Tel. 0 23 27 / 8 99 09 / 8 47 47

220 S Cabrio, Liebhaberstück, Bj. 58/59, blau-met., div. Extras, für ca. 3500.– überholt, leichter Blechschaden, VB 5000.– DM. T. 0 53 25 / 44 93. 62 698

Liebhaberfahrzeug: Merc. 300 B, grau, Bj. 7.60, Bestzustand, mit Radio u. a. Extras, 1. Hand, VB: 12 000.– DM. Angebote unter W. Ludwig, 2941 Leerhafe, Birkenweg 5. 62 700

Suche für Mercedes 300 A, Bj. 1952, Ersatzteile. R. Mittlener, 4 Düsseldf., Corneliusstr. 3. 62 990

Suche 190 SL z. Ausschl. (Scheiben, Stoßst., Getr. u. sonstige Kleinteile, mögl. Süddeutschl.), mit Preisvorst. Tel. 0 91 91 / 8 63 25 (Büro) od. Offerte Nr. A 11/62 821

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

MB 180a, 1958, TÜV 7.76, v. Extras, Bestzustand, VB 2300.– DM. Telefon 0 22 62 / 9 20 23. 62 684

Liebhaberstück 190 SL, Bj. 62, TÜV 12.76, rot, 2 Verdecke, Radio, guter Zustand, von Privat, DM 8500.– VB. Tel. 0 40 / 48 36 05. 62 689

Alle Mercedes kauft bar
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 63 060 H

170 SD, Bj. 53, TÜV 4.76. Tel. 0 71 44 / 60 61, App. 13, ab 18 Uhr H. Sutter. 62 546

Suche MB 300 SEL, 1969, zum Preis: Siehe Gebrauchtwagenpreise in Ausgabe 29. 3. 75 von AMS. Bruno Fritz, CH-3902 Glis (Wallis), Gstipfstr. 63 132

AUTO-BAR-ANKAUF
Alle guten PKW u. Sportwagen, in- und ausländische, auch neuwertige sowie Jahreswagen kauft 100% bar. Tel. 0 89 / 17 37 56 u. 17 21 33. 63 073 H

Mercedes-Motore: 280 SE, Typ 116, DM 2500.–; 280 SE/8, überholt, DM 2500.–; 350 SE, 15 000 km, DM 4000.–; 350 SE, Neumotor, DM 5000.–; 450 SE-Motor, DM 5000.–; zu verk. Tel. 07 21 / 59 26 61. 62 841

Suche 350 SL, gebe 230 SL in Zahlg. Tel. 07 11 / 24 67 55. 62 884

Traumauto: 250 SE Coupé, Bauj. 66, Bestzustand, AT-Motor ca. 8000 km, Einspritzpumpe neu, neue Bereifung, techn. u. optisch wie neu, TÜV 76, Farbe: Tabakbraun, Lederpolsterung, Elektro-Schiebedach, Export-Scheinwerfer, Halogen, Niveauausgleich, Chrom vom 300er, gegen Höchstgebot ab 13 000.– DM zu verkaufen. Telefon 0 52 52 / 75 42. 62 829

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

Suche f. 230/280 SL Scheibe, Motorh., Kühlerzierg.-St. Tel. 02 71 / 38 10 03. 62 887

Suche 350 SL. Tel. 07 11 / 24 67 55. 62 895

MB-Kombi 200 D gegen Kassa von Privat gesucht. Ausführliche Angebote unter Chiffre A 11/62 808

300 SL Mercedes, Bj. 60, sehr guter Zustand, Radio, Hardtop, zu verk. DM 33 000.–. M. Plettemberg, Via Paisiello, 26 Roma, Tel. 06/85 12 51. 63 133

Gesucht: Motor Mercedes 170 S oder 180, kettengesteuert mit untenliegender Nockenwelle. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 818

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw
generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH
Köln 5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Frankfurt 6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München 8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33

63 050 H

MERCEDES-BAR-ANKAUF
vom 200/8 bis 450 SEL, auch Coupés, Cabriolets und SL Bartsch-Automobile, 7 Stuttgart 80, Möhringer Landstr. 82, Tel. 07 11 / 73 26 69. 63 049 H

MERCEDES 220 S Coupé, Liebhaberstück, Bj. 58, TÜV 77, DM 9200.—. Tel. 0 40 / 78 51 46 oder abends 6 01 84 56. 62 694

Merc. Barankauf 06 11 / 28 51 44
63 062 H

250 SE Coupé, absol. Bestzust., alle Extras, neues Getr., DM 9700.—. Tel. 02 11 / 35 70 01, ab 18 Uhr 66 79 96. 62 696

Messerschmitt

Messerschmitt-Kabinenroller gegen Gebot abzugeben, Bj. 55, TÜV 8.76, guter Zustand, Ersatzt. etc. Telefon Heilbronn 40 18 20 oder 4 19 13. 62 890

MG

British Car Centre H
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

MGA 1600, Rechtslenker, DM 2700.—. Tel. 06 21 / 81 68 73. 62 670

Motor MGA 1600, DM 650.—. Tel. 06 21 / 81 68 73. 62 671

Hardtop für MGB zu verk. Tel. 0 44 01 1 42 30 Mo.—Fr. 8—16.30 Uhr. 62 673

Liebhaberfahrzeug MGA, total restauriert, techn. u. opt. 100%, gegen Höchstgeb. nicht unter DM 4500.— zu verk. Tel. 0 62 03 / 1 42 43 Mo.—Fr. ab 19 Uhr, Sa. ab 15 Uhr. 62 893

MG TD, grün, Bj. 53, TÜV 7.76, techn. u. opt. gut, VB 7950.—. Tel. 0 40 / 5 25 41 20. 62 892

MGB GT, 6.72, 52 000 km. Telefon 0 51 21 / 30 62 95. 62 942

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43 / 25 86. 63 052 H

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05 / 44 96. 63 091 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h
63 092 H

MGB, TÜV 77, Neulack. + 1 MGB zum Ausschl., VB 3700.— DM. Tel. 0 53 02 / 17 24, 17—20 Uhr. 62 672

Liebhaberfahrzeug: MGA, Bauj. 58, gold-met., ATM 22 000 km, TÜV neu, techn. u. optisch neu gerichtet. Tel. 0 71 91 / 49 80. 62 891

MGB 4.73, TÜV 4.77, 35 500 km, mit Overdrive u. Hardtop 9850.— DM, als Cabrio Preis n. Vereinb. Tel. Mo.-Fr. 8—16 Uhr. Tel. 0 44 01 / 1 42 30. 62 973

Monteverdi

High Speed, 73, 23000, grün, 4türig 375 S, Coupé, 70, 37600, gelb, AirCondition

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
62 959 H

Morgan

Morgan +8, Mod. 72, 43 000 km, dunkelblau, gepflegt, alle Extras, für DM 14 500.— in bar zu verkaufen (Breidenbach). Tel. 0 52 71 / 75 09, nach 17 Uhr 7137. 62 702

Suche Morgan +4. W. Fiedler, 205 HH-Bergedorf, Brookdeich 68. 62 703

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Morgan 4/4 Targa, Sonderausführung, Lack silber/schwarz, Überrollbügel, Si.-Gurte, verl. Sitzposition, 2teil. Verdeck, Radio, Gepäckträger, techn. u. opt. neu, TÜV 76, 16 000 km, Prs. n. Vereinbar. Tel. 05 11 / 73 30 71. 62 894

Oldsmobile

Wir liefern Ihnen Ihren 75er OLDSMOBILE-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.
CUTLASS „S", Hardt., Coupé US-Dollar 4350,-
Tornado Custom Coupé US-Dollar 6000,-
Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 62 935 H

Opel

SEBRING-Sport-Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für OPEL Manta, Ascona, Rekord C, Rekord II.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Ascona 19 SR Bj. 71, 78 000 km, Mot. u. Getr. 0 km, Steinmetz, 145 PS, 5-Gang, Kotfl.-Verbr., 235er ATS, alle Extras, opt. Gr. II-Rallye eingetr., Preis VB. Nehme Kleinwagen in Zahlung. Tel. nach 19 Uhr 9 22 34/7 20 50. 62 704

ACHTUNG AUTOKÄUFER!
Seit Jahren liefern wir OPEL AUS HOLLAND. Nutzen Sie die Vorteile des Re-Import und unsere Tiefstpreise. Volle Garantie. Alle Ausführungen und Extras lieferbar. Finanzierung möglich.
KFZ-Dietz, 43 Essen 1
Breslauer Straße 96, Tel. 02 01 / 70 12 22

Steinmetz-Ascona 1,6 L/73, 90% nur Klassensieg. Optimal Gruppe 1, 8 Gürtel. auf Felge u. 4 Racing auf Felge, 3 Achsübersetzungen, Sperre usw., Preis VB, nur Slalom gelaufen, Neupr. 18 500.— DM. Tel. 0 48 22/24 32. 62 705

GT 1900, Bj. 69, Mot. u. Getr. 35 000 km, Ronal 6" mit 185er Kleber, hellrot, sehr guter Zustand, Festpreis 6000.— DM, und ein ASC-Getr. 32 000 km, f. 400.— DM. H. Schmid, 6834 Ketsch, Schettelstr. 6, Tel. 0 62 02 / 6 16 17, 18—20-Uhr. 62 706

Suche Rek. L Coupé 1,9 l Autom., Bj. 69 bis Anf. 70 nach Fahrgest.-Nr. 4619289, gepflegt, Lederdach. A. Hoffmann, 463 Bochum, Gollackerstr. 14. 62 708

Im Sonderangebot
Scheel-Sitze (20° verstellbare Lehne) DM 299,90!
ATS-Alu-Räder mit ABE ab DM 99,90!
Ab Lager — sofort lieferbar!
Lexmaul-Tuning - 6233 Kelkheim/Taunus
Bergstraße 2, Telefon 0 61 95 / 7 32 11

Achtung! Suche f. Manta 1,9 sämtl. Tuningt. f. Motor, Fahrwerk, sowie 5-Gang-Getr., Sperrdiff., 8" Felgen oder get. Unfallfhz. zum Ausschlachten mit o. gen. Teilen. R. Keßler, 6601 Quierschied, Röntgenstr. 17. 62 710

GTJ, 8.72, ca. 63 000 km, 185/70 WR 13, Bilstein, Radio, Abarth, Sitzfelle, Kompr.-Fanf. 180 mm Punktstr., VB 8200.— DM. W. Fiedler, 2050 HH-Bergedorf, Brookdeich 68. 62 711

sport auto
— damit Autofahren Spaß macht!

Opel 1900, 75 PS, Vertrag v. priv. aus finanziellen Gründen mit 2000.— DM Nachlaß abzugeben. Ab 15. 5. 75 lieferbar. Tel. 0 89 / 19 58 54. 62 717

Differential für Diplomat B V8, 3000 km. Tel. 0 70 31 / 3 23 63. 62 709

Tausche Opel GT/J, Bj. 71, 65 000 km, Bestzustand gegen Ford Capri 2600 RS Rennlook, BMW 2002 til Rennlook, Preisvergleich DM 7500.—. Zuschr. unter Chiffre A 11/62 918.

Opel Diplomat V8 Autom., E-Schiebedach, E-Fensterheber, Stereo-Cassettenradio, A-Gurte, Anhängerkuppl., 7 Zoll-Ronalfelgen mit 205/70-Reifen (TÜV-eingetragen), 1 Satz Winterreifen, H4, Kopfstützen, Dunkelverglasung, Farbe weinrot, Polster schwarz Cord, Garagenwagen, 70 000 km, Bj. 72, wie neu, für nur DM 10 900.— VB (Neupreis über 35 000.— DM) zu verkaufen. Tel. 0 75 43 / 32 11. 62 714

● Alle Opel kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11/29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01.
63 056 H

ASCONA 19 SR, 8 Woch. alt, 7000 km, Rallye-Lack, 185/HR, Radio, Neupreis 12 500.— DM, jetzt 10 600.— DM. Tel. 0 66 31/62 64 v. 8-18 Uhr. 62 712

Welches
Karosseriewerk baut fabrikneuen Opel-Commodore zu einem Cabriolet um?
Dr. Unger, 777 Überlingen, Münsterstr. 2
62 707

Gelegenheit: 4 fabrikneue Manta 1600 SR, unverb., Preisempf. ab Werk DM 13 209,20, unser Preis nur DM 11 209,20 + Transport. Pkw in Zahlung. Auto-Graner, Tel. 07 31 / 6 86 38. 63 016 H

100% kaufe jeden Opel bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 63 077 H

SPITZENAUTO, verk. 3,1 l Leichtbau Commodore, Bj. 71, Motor neu, 5-Gang, usw., keine Rennen, VB DM 7200.—, nehme Pkw od. Motorrad in Zahlung. Tel. 0 21 92/15 47. 62 991

Diplomat V8, 5,4 Liter, Bauj. 71, TÜV 4.77, gepfl. Zustand, für DM 7000.— VB sofort zu verk. Anfragen unter Tel. 0 29 41/59 13. 62 940

Kotfl.-Verbr. u. Frontspoiler für alle Typen. Tel. 06 11 / 30 31 47. 62 584

4 Reifen 235 x 60 x 13 auf 3teilig. LM-Felgen, 2 Weber 45 DCOE, Doppelverg. preisg. zu verk. Tel. n. 19 Uhr 07 31 / 3 68 63. 62 589

OPEL Barankauf 06 11 / 28 51 44
63 066 H

Panther

Panther V12 — J72 ab Lager in versch. Farben

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
62 964 H

Peugeot

Peugeot 504 Cabrio, 72, blau-met., gegen Gebot evtl. zu verk. Tel. 0 70 32 / 3 27 54. 62 718

504 Inj., 10.71, 85 000 km, Ia-Zustd., Radio, SSD, Anh.-K., 4 Spikes auf Felgen, 1. Hd., DM 5000.—. Tel. 0 73 06 / 64 15. 62 734

Peugeot 104, Bj. 74, 19 000 km, unfallfrei, Garagenwagen, VB 5500.— DM. Tel. 09 71 / 56 66 ab 19 Uhr. 62 722

Preisnachlaß! Peugeot 104 C, fabrikneu, 1500.— DM unter Neupreis abzugeben. Jost Vielhaber, 44 Münster, Kriegerweg 40 a. 62 721

504 Cabrio, auch unfallbeschädigt, v. Liebhaber ges. Tel. 0 21 31 / 34 01 03. 62 719

Suche Peugeot 504 Cabriolet bis DM 10 000.—. Tel. 05 11 / 66 45 35. 62 897

Pontiac

Wir liefern Ihnen Ihren 75er PONTIAC-Neuwagen TAX FREE nach Deutschland.
Formula 400 US-Dollar 5050,-
Tans AM US-Dollar 5450,-
Grand AM, Hardt., 2türig US-Dollar 5500,-
Le Mans, Hardt., 4türig US-Dollar 4200,-
Andere Modelle auf Anfrage, Tel. 06 11/59 06 75-77. 62 934 H

Geld sparen...
Auto-Albrecht garantiert noch günstigere Preise für über 5000 Art. Zubehör und Ersatzteile, Werkzeuge und Freizeitartikel, größtes Motorsport-Programm im neuen
Gratiskatalog 75
sofort anfordern!
AUTO-ALBRECHT
775 KONSTANZ- 11
Tel. 0 75 31—2 37 42

REIFEN der 0,70 u. 0,60er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS
165/70-13:	70.— TL	68.— TL
175/70-13:	79.— TL	76.—
185/70-13:	81.— TL	84.—
185/70-13:	87.— HR	82.— TL
185/70-14:	96.— TL	90.—
195/70-14:	126.— HR	104.—
205/70-14:	—	117.—
175/70-15:	93.— TL	—
185/70-15:		94.—

Goodyear m. w. Sehr.: 185/70VR13 DM 99,-
Pirelli CN 38:235/60 VR 13 TL DM 168,-
Pirelli CN 38:245/60 VR 14 TL DM 188,-
Preise einschl. 11% MwSt. Vers. p. NN
Reifenberger, 657 Kirn, 06752/2958o.2300

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge
ab Fabrik — sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.
Name
( )
Ort
Straße A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Pontiac

Pontiac Firebird 400, Bj. 7.71, 68 000 km, grün-metall., neu: Reifen, Auspuff, HE. Nehme Ami-Jeep in Original-Zustd. in Zahlung. Kassel Tel. 7 17 19 u. 1 34 86. 62 723

Porsche VW-Porsche

Haus der 2. Hand

911 S, Targa, 73, 41100, gelb
911 T, 68, 81000, weiß, el Schdach
Carrera 2,7, 72, weiß, 20300, AirC
Carrera, 75, 4900, m-braun, el Fe
914, 70, grün, 5-Gang, Radio 5950
914, 70, 79100, orange, Radio 6950

AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34

62 952 H

911-Motoren ständig 20–25 gebraucht von 2 l bis 2,7 l auf Lager, mit Garantie. Tel. 0 21 51/2 15 16.

63 100 H

Porsche - Krefeld
KANNACHER
Gebrauchtteile
Suche Unfallwagen
Telefon 0 21 51 / 2 69 77

Carrera 74, 1. Hd., metallic, Klima, SSD, Leder, Stereo, Color. Tel. 0 89 / 98 92 12. 62 690

Verk. 2,4 S-Mot. g. Geb. Suche Karosse m. def. bzw. ohne Mot. Tel. 0 41 21 / 37 55. 62 742

PORSCHE-REIFEN

165/HR 15	UNIROYAL	96,—
185/70 HR 15	KLEBER	119,—
185/70 VR 15	DUNLOP SP 57	144,—
	DUNLOP S. SPORT	175,—
	MICHELIN XWX	196,—
215/60 VR 15	DUNLOP SUPER SPORT	239,—

frachtfrei ab 4 Stck. - Versand per Nachnahme
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Tel. 0 27 22/74 62 oder 75 42

Porsche 356 B, Bj. 64, rot, 1a, TÜV 3.77, 4200.– DM. S. Drees, 56 Wuppertal 2, Dellbusch 70. 62 745

PORSCHE sucht dringend gegen bar Tel. 07 11 / 23 29 08. H

Suche 911 T Targa, Bj. 72, Opel GT 1900, Kotflg.-Verbr. usw., muß evtl. in Zahlg. gen. werd. Ausk. u. Tel. 0 75 22 / 60 27 jed. Mo.–Fr. 62 746

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34 / 6 58 48 + 0 23 27 / 8 99 09.

2 Porsche LM 6" Druckg. zu verk., DM 350.–. Tel. 09 11 / 41 18 70 (8–17 Uhr). 62 748

Suche 356 Cabrio o. Targa mögl. VW- o. def. Motor. Tel. 0 55 27/7 71. 62 749

SPORTWAGEN-CENTER · FULDA

T Coupé, 71, orange, Aluf.	10 980,—
Super Käfer, 74, 110 PS, Kotflügelverbr. usw., alles TÜV, NP 19 000,—	11 500,—
T Targa, 73, grün, alle Extras	20 500,—
Carrera RS, 73, Sperre, Radio	25 500,—
Carrera, 74, grünmet., 7+8 Felgen	35 000,—
911 Coupé, orange, neu, sofort	lieferbar
911 Targa, silbergr., neu, sofort	lieferbar

PORSCHE HÄNDLER
HANS KAHRMANN
Fulda, Kurfürstenstr. 15/17 · Tel. (0661) 8061

62 925

Tel. 0271 5921
PORSCHE HÄNDLER
Sportwagenzentrale Walter Knebel
SIEGEN

911 S, Bj. 73, nur 11 000 km, einmalig gepflegt, original Carrera-Kotflügelverbreiterung, 7- bzw. 8-Zollfelgen 185/70 bzw 215/60, Konis, Stabis, get Glas, Stereo-Radio, elektr Antenne, 5-Gang u.v.a., Neupreis ca. 42 000,— DM, inkl. MwSt. 28 500,— DM. VW-Porsche 914/2 Ltr., Bj. 74, 30 000 km, C-Paket, Stabis, PVC, Radion LM-Felgen u.s.w. 6000,— DM unter Neupreis.

Gebrauchte Porsche
ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co.** **75 Karlsruhe 21** (Daxlanden), Waldweg 2 Telefon 07 21 / 59 26 61

911 T, Bj. 70/71, Ges.-km 92 000, mit 2,4 l T-Tauschmotor (N-Benzin), Bestzustand, VB DM 10 800.–. Tel. 0 71 41/ 3 18 12. 62 751

911 T Targa 2,4, 4.73, lichtgrün, S-Ausstat., 5-Gang u. div. Extras, umsth. f. DM 19 300.– DM z. verk. Tel. 0 71 41 / 48 16 54. 62 752

911 E, 7.70, 71 000 km, TÜV 11.76, techn. ok., Radio, VB 8200.–. Chanicki, 894 Memmingen, Mozartstr. 14. 62 753

1 Abarth-Auspuffanlage, 1 Recaro-Sportsitz, neuwertig, für Porsche 911. Tel. 07 11 / 85 07 41 App. 22. 62 769

Architekt sucht: guterh. 914/6 oder 911, ab Bj. 72, in Gegenleistung, Raum K, BN, AC. Angeb. unt. Chiffre A 11/62 823.

Porsche 911 T Coupé, Bj. 70, kupfermet., opt. techn. einwandfrei, Motor überh., Bremsen, Kupplung neu, Alu-Felgen, Bereifung 165/15 HR 215/60 VR, Frontspoiler eingetr., Nebelleuchten, Stereo-Cass.-Radio, zu verkauf. Angeb. unt. Chiffre A 11/62 824.

Suche 356 C/SC Cabrio in gutem Zustand gegen bar. M. Toll, 61 Darmstadt, Müllerstr. 14. 62 898

356 B, Bj. 62, Cabrio u. Hardtop, 90 PS-Mot. 30 000 km, kpl. oder Einzelteile zu verk., Fahrzeug z. Z. zerlegt. W. Eberle, 71 HN-Böckingen, Stedingerstr. 38. 62 900

Porsche Turbo, fabrikneu, Liefertermin Ende Mai 75, Farbe silber-grün-diamant, Stahlschiebed., Mittelkonsole, Preis 67 250.– DM ab Werk m. Nachlaß geg. Gebot abzugeb. Tel. 0 22 05 / 43 87. 62 901

914, 2,0 L., Bj. 8.74, gelb, 10 000 km, mit div. Extras. Tel. 0 53 61 / 6 18 11. 62 902

911 S, 2,4 Ltr., schwarz, Bj. 71, Sportomatic, Garagenwagen, 79 000 km, Motor 42 000 km, v. 6", h. 7" S-Felgen, Carrera-Kotflügel hinten, Radio u. Stereocassette, VB 14 800.– DM. Tel. 07 21 / 40 31 43. 62 903

Suche 914/4 od. Opel GT, ca. 50 000 km, Preis 5000.– b. 6500.– DM. Tel. 0 72 31 / 3 57 75. 62 727

Motor 911 E, 140 PS, DM 2000.–. Tel. 0 43 42 / 19 50. 62 728

4 LM-S-Felgen 7" f. 911 f. DM 500.– zu verk. Tel. 0 92 81 / 9 35 70 n. 19 U. 62 730

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porscheteile zu verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96.

63 101 H

Porsche 911 T 2,4, Bj. 73, 1. Hand, 38 000 km, Stereo, S-Paket, Gurte u. v. Extras, DM 18 800.–. Tel. 05 21 / 15 09 07, ab 18.30 32 45 62. 62 736

Sportwagen-Zentrum
FLEISCHHAUER
Ständige Großauswahl an Porsche Neu- + Gebrauchtfahrzeugen. Probefahrten aller Modelle, auch Porsche-Turbo jederzeit möglich.
5 Köln 51, Am Raderberggürtel, Tel. 38 50 54

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. D. Schreiner, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

Zu verkaufen: 4 neuwertige Porsche-Felgen 6 J x 15 mit neuwertiger Bereifung, 2 mit 185 VR 70 und 2 mit 205 VR 70, Gesamtpreis DM 1200.–. Telefon 0 72 54 / 10 15 tagsüber, 0 72 54 / 31 45 abends.

62 741

911 S Targa, 72, 40 000 km, alle Extras, 15 800.– DM. Tel. 08 21/52 03 67. 62 732

Suche Porsche 911 Targa, Bj. 74, Barzahlung. Tel. 0 62 21 / 4 16 73. 62 737

911 S, 2,4 Ltr., Targa, 72, 64 000 km, Sportomatic, neu bereift, div. Extras, VB DM 17 000.–. Tel. 05 31 / 84 52 09. 62 738

VW-Porsche 914, 2 Ltr., Bj. 8.73, 26 000 km, C- u. S-Ausstattung, Stereo-Radio u. -Cassette, 185/70er Reifen, Sonderlackierung, NP 19 000.– DM, VB 12 800.– DM. Tel. 07 21 / 57 26 53. 62 739

Porsche 911 S Coupé, Bj. 4.73, silbermet., 25 000 km, Fahrwerk tiefergelegt, vorn 6"-, hinten 7"-Felg., Blaupunkt-Stereoradio, Garagenfahrzeug, hervorr. Zustand. Tel. 02 11 / 38 17 17, ab 18 Uhr: 67 34 71. 62 725

911 Coupé 2,7 l, 13 000 km, 6.74, orange, viele Extras. Tel. 0 53 61/22 40 07/ 3 44 48. 62 733

Achtung Liebhaber: 356 C Cabrio, Bj. 64, in opt. + techn. traumhaft gutem Zustand, VB 9500.–. Ettingshausen, 87 Würzburg, Am Hungrigen Bühl 2. 62 740

PORSCHE - REIFEN

Pirelli CN 72	DM 119.—
185/70 VR 15 Goodyear G 800 Gr. Prix mit weißer Reliefschrift	DM 159,—
185/70 VR 15 Dunlop SP Sport Super	DM 175,—
215/60 VR 15 Dunlop SP Sport Super	DM 239,—

inkl. 11% MwSt. per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. Fritz Ihle, Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

GELEGENHEIT: Porsche Carrera RS, 4.73, 65 000 km, weiß, neuester Heckspoiler, tiefergelegt, Schutzbleche f. Tank und Motor, el. SSD, Heckscheibenwischer, 2 Cibie, Radio Bamberg Stereo CR, sehr gepflegt, technisch absolut einwandfrei, gegen Höchstgebot. Tel. 0 62 05 / 82 22. 62 729

Porsche Barankauf 06 11 / 28 51 44 63 067 H

911 S Targa, Bj. 5.71, original 47 000 km, alles Zubeh., DM 14 500.–. Tel. 07 11 / 58 11 31. 62 927 H

PORSCHE DÜSSELDORF
Gebrauchtteile — Service — Unfallankauf
T. 02 11/76 77 50 u. 79 32 47, Elbruchstr. 14

VW-PORSCHE 914, 2 J. alt, Preisidee 10 000.– DM. Tel. 0 23 81 / 5 00 69. 62 950

Umbau auf Porsche 75 ab 2500.– DM, Rostschädenbeseitigung mit TÜV-Abnahme. Suche Alt- und Unfallporsche, Porsche-Gebrauchtteile-Versand. Tel. 0 29 28 / 5 41. 63 019 H

Porsche Carrera 2,7 Liter, 3000 km, RSR-Verbreiterungen, Front-, Heckspoiler, Zubehör, verkauft günstig Tel. 0 89 / 3 11 11 77 u. 88 87 78. 63 017

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Porsche Turbo-Vertrag abzugeben. Tel. 0 89 / 3 11 11 77 u. 88 87 78. 63 018

TEBERNUM-PORSCHE-GEBRAUCHTTEILLAGER
911/912 + 914: 2 Liter- bis 2,7 Liter-Motoren
Richten Ihren Unfall-Porsche auf unserer Gillette-Richtbank
Suchen UNFALLWAGEN
415 Krefeld, Cracauerstr. 26, Tel. 0 21 51 / 2 15 16 63 099 H

Porsche 914/6-Motor DM 3200.–, 5-Gang-Getriebe DM 1000.–, 4 Stück S-Felgen 6 x 15 DM 500.–. Tel. 0 73 51 / 90 65 ab 17 Uhr. 62 867

911- u. 356-Teile günstig abzugeben. Ruf 02 01 / 21 07 05. 62 633

Porsche Targa, Bj. 71–72, von Privat zu kaufen gesucht. Angeb. an Detlef Hubberten, 727 Nagold, Eisberg 10, Tel. 0 74 52 / 46 72. 62 651

Porsche-Motor 911 E, 30 000 km, günstig zu verkauf. Tel. 0 68 98 / 2 21 95. 62 842 H

Porsche 911 T Coupé, 2,4, Bauj. 7.73, 59 000 km, el. SSD, Alu-Felgen 2 x 6" u. 2 x 7", H4, Spoiler, Stabi, Radio, VB 16 500.– DM. Tel. 0 93 69 / 10 37. 63 020

Turbo-Porsche geg. bar gesucht. Tel. 0 52 02 / 58 46. 63 021 H

Porsche 356 B, Bj. 62, TÜV 6.76, VB 4950.– DM. M. Schwartz, Tel. 02 41 / 4 12 - 9 64 bis 16 Uhr. 62 744

Carrera, 8.74, unfallfrei, 16 000 km, alle Extras, DM 35 800.–. Tel. 02 11/ 21 91 62. 63 034

PORSCHE-BAR-ANKAUF
Alle Modelle Coupé und Targa, vom 912 bis Carrera. Bartsch-Automobile, 7 Stuttgart 80, Möhringer Landstr. 82, Tel. 07 11 / 73 26 69. 63 048 H

Suche 911 S od. anderen Sportwagen, 3,1 l Commodore muß in Zahlung genommen werden. Tel. 0 21 92 / 15 47. 62 992

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

● Alle Porsche kauft bar ●
Westend-Automobile, Stgt., T. 07 11 / 29 13 24.
Filiale: Pforzheim, 0 72 31 / 4 09 01. 63 057 H

Porsche 356 C, Bj. 64, TÜV 9.76, SSD, Radio, neuer Motor, absoluter Bestzustand, VB 7200.– bar. Tel. 0 26 44 / 33 21. 62 747

911 T, Bj. 68/69, 5-Gang, S-Ausstatt., ca. 85 000 km gel., Motor 8500 km, el. SSD, Stereo-Anl., VB 7200.–. Telefon 0 67 81 / 2 50 21, App. 201, v. Mo. bis Fr. 8–17 Uhr. 62 724

Suche 356 C Cabrio, auch ohne Motor. Tel. 0 71 23 / 50 87. 62 735

4 Porsche 6"-S-Felgen, à DM 150.–; 4 x 5½ Stahl, à DM 40.– + 2 ATS 7"-Felg.; 1 Scheelsitz gefedert, schwarz; 2 Sitze neu bezogen schwarz. G. Weiblen, 7312 Kirchheim/Teck, Freiwaldaustr. 6. 62 743

BARKÄUFER SUCHT SOFORT:
sämtliche Coupé und Targa-Modelle
Sofortabwicklung. Tel. 07 11 / 7 15 79 90. 63 069 H

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

914/2, 75, 2000 km, Dienstwagen
911, 2,7, SD, 7.74, 20 000 km DM 27 250,-
911 Targa, 6.74, 30 000 km DM 28 250,-
Dienstwagen nach telefonischer Rücksprache.
Unser Sportwagen-Angebot umfaßt zur Zeit 35 Fahrzeuge. Garantie. TÜV-frei.
Inzahlungnahme. Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie an.
56 WUPPERTAL 1 RUF (0212) 705070

3 Ltr.-Motor, 275 PS, ca. 7000 km, DM 8500.—; Orig. Gr. III Getr. Spitze ca. 185 km/h, ca. 3000 km m. Sperre DM 3000.—, sowie Flugplatz-Getr., Spitze ca. 220 km/h mit Sperre, ca. 7000 km, DM 2500.—. Horst Rack, 6 Ffm 50, Nidakorso, Tel. 06 11 / 57 50 50. 62 731

100% Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 68. Tel. 07 11/56 13 24. 63 078 H

Porsche-Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89. 63 081 H

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 63 087 H

356 D, TÜV 9.76, 75 PS, zu verkaufen, 2150.— DM. Tel. 02 31 / 31 13 26. 62 899

Motorsport live —
sport auto

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/ 7 87 43. 63 094 H

Kaufe guterh. u. neuwert. Pkw bar Auto-Nitsche, T. 07 11/26 56 11 63 096 H

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. T. 06 11/49 19 58. 63 105 H

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 63 106 H

911 T Targa, 2.73, 70 000 km, unfallfrei, scheckheftgepflegt, gelb, Extras, DM 17 500.— inkl. MwSt. Tel. 0 51 51 / 6 25 76. 62 750

Porsche-Teile: 2 Kotfl. f. à 230.—; 1 Haube f. 230.—; 1 Frontspoiler Car. 230.—; 1 Heckspoiler 73er, 270.—; 1 Satz Car.-Verbr. 370.—; 1 Heckspoiler 74er, 700.—; Bremssättel 911 à 70.— neuw. Teile auf Anfrage. P. Nowack, Tel. 06 11/30 31 47. 62 583

Renault

Suche Alpine 1300 evtl. 1600 bis DM 9000.—, gebe R 12 TS in Zahlung. Tel. 0 83 31 / 34 38. 62 755

Alpine 110 S, 24 000 km, blau-met., Motor und Getriebe neu, mit kompl. Rallye-Ausstattung, DM 14 500.—, Antausch und Finanzierung möglich. Hubert Wirth, 8262 Neuötting, Simbacher Str. 33, Tel. 0 86 71 / 30 45. 63 039

1300 Gord.-Mot., 80 000 km, kompl. 500.— DM, o. g. Außenborder z. tauschen. Tel. 0 21 21 / 47 55 35. 62 756

Verk. wg. Aufg. d. Mot.-Sports. VB: Alpine 1300 S, Bj. 71, o. Mot.; 1300 Gordini-Mot., ca. 130 PS, (12 000 km, Kopfschaden), o. tausche mit 1300, 74 PS/88 PS, 6 J/GT auf 205/60-Kleber-Racing, 6 J/7 J-GT u. 4½ J auf 165 Winterr. Zuschriften unter Chiffre A 11/62 917

Liebhaberfahrzeug: R 16 TS, Bj. 74, 20 000 km, hellblau, VHB 9750.— DM. König, Tel. 02 71 / 33 90 64. 62 904

Alpine 1600 SI, 8.73, 3000 km, 2. Hd., DM 15 500.—, Tel. 07 61 / 5 87 53. 62 754

Alpine 310 S, 21 000 km, orange, optisch und technisch neuwertig, DM 18 500.—. Hubert Wirth, 8262 Neuötting, Simbacher Str. 33, Telefon 0 86 71 / 30 45. 63 038

Rennwagen

Formel V, Fuchs mit Hänger, gegen Gebot zu verkaufen. Tel. 0 81 52 / 5 59. 62 759

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN

für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 294 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21 / 3 17 12

Verk. 4 Racing 4.25, 7.50 x 13 Regen, a. Felge 5 Zoll BMW 02. Tel. 0 64 53 / 4 66. 62 761

Sportwagen Gr. 5, 1300 ccm, NSU Scirocco, rennfertig, mit Wagenpaß, für nur 4200.— DM zu verk., nur 1. Plätze, evtl. Pkw in Zahlung. Tel. 0 80 92 / 27 65. 62 843

Suche Slicks 12" oder 13" für NSU TTS mit Felgen. Frl. Montel, 722 VS-Schwenningen, Alte Herdstr. 17. 62 847

Suche DKW F 12 oder Dreiströmer-Motor. Tel. 02 81 / 5 11 42. 62 757

Rennwagen, Sport-Prototyp, Gruppe 5/7, Interserie, Bergrennen usw. Porsche, ähnlich KMW mit Carrera-Motor (neu überholt), auch ohne Motor günstig abzugeben, Pkw oder Motorrad wird in Zahlung gen. Tel. 06 11 / 58 45 16 od. 0 61 72 / 57 12. 62 760

SIMCA RALLYE II, opt. Gr. I-Fahrzeug mit sämtlichem Zubehör: 3 Satz Racing mit Felgen, 2 komplette Getriebe, Überrollbügel, 2 Unterbrecher, Bilstein-Fahrwerk, Neupreis 15 000.— DM, Preis VS. R. Zimmermann, 72 Tuttlingen, Blumenstr. 4. 62 758

Rennwagen, Bj. 74/75, Gr. 7, mit Anhänger + Zubehör, Klasse 1300 ccm, umständehalber zu verkaufen. Telef. 0 71 31 / 8 52 50 werktags ab 11 Uhr. 62 762

Formel-V 1300 mit Hänger, sehr gepflegt, 8fache Bereifung (Slick-, Naßreifen), techn. auf neuestem Stand, Motor leicht defekt, umständehalber leider auf Gebot zu verk. Tel. 0 40 / 5 40 23 16 ab 18 Uhr. 62 768

Gr. 2 A 112, unfallbesch., kompl. od. Teile zu verk. Tel. 07 11 / 88 81 24. 62 905

Fiat Abarth 1000 TCR, Bj. 71, 1a Zust. zu verk. Tel. 0 81 41 / 9 26 05. 62 972 H

Achtung! 4 neue Dunlop-Slicks zu verkaufen, 2 x 200/575-15, 2 x 230/575-15 — 450er Mischung, evtl. mit VW-Felgen, VB 1000.— DM. T. 0 21 23/2 24 82. 63 022

Rolls-Royce

Verkauf Service Groß-Ausw.
Ihr RR-Partner für Deutschland
Silver Shadow, 73, 10000 km, blau
S Shad, 73, 37000, silb, Led schw
S Shad, 71, 4000, beh Unf, preisg
Bentley S1, 56, 86700, ATM, weiß
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034 62 955 H

Silver Cloud III, Bauj. 62 (klassische Serie), bis 1970 Direktionswagen von RR, wohl das besterhaltendste Exemplar in der Welt, DM 32 000.—, Tel. 0 62 32 / 7 93 56. 63 033

Suche Kühlerfigur für Rolls-Royce, Bj. 1932, Tel. 07 11 / 54 44 42. 62 763

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 7 66 78

MOTORBUCH

Kosten sparen beim Autofahren

Praktische Ratschläge für die optimale Nutzung des Automobils von Stefan Woltereck

Systematisch sind hier erstmals alle Möglichkeiten zusammengetragen, wie sich die Ausgaben fürs Auto in Grenzen halten lassen. Denn es hat kaum irgendwo in den letzten Jahren eine solche Kostenexplosion gegeben wie beim Autofahren. So ist es kein Wunder, daß Sparen heute wieder aktuell ist. Sparen — aber wie? Dieses Buch gibt mit wertvollen Tips, ausführlichen Tabellen und zahlreichen Fotos die Antwort. Es ist ein Sparbuch, das hohe Zinsen bringt.

208 Seiten, 70 Abbildungen, glanzkaschiert DM 22,—

Unser neuer Sonderprospekt „Auto-Technik" ist ab sofort lieferbar. Er bietet Ihnen eine Menge Bücher rund ums Auto. Mit deren Hilfe Sie sich mehr Fachwissen aneignen können. Fordern Sie den Prospekt noch heute von MOTORBUCH, 7 STUTTGART 1, POSTFACH 1370 an. Er wird Ihnen umgehend zugeschickt — selbstverständlich kostenlos.

Das Auto innen und außen

Alles über Konstruktion, Arbeitsweise, Instandsetzung von Piet Olyslager

Dieses Buch geht den Dingen auf den Grund. Im wahrsten Sinne des Wortes: Es behandelt das Auto bis ins Detail — bis auf die Bodenplatte. Es macht das Auto quasi „durchsichtig" und erklärt die technischen Zusammenhänge und Vorgänge so, daß der Leser ohne Mühe folgen kann. Dieses Buch hilft, das Auto zu „verstehen" und seine Möglichkeiten optimal zu nutzen. Hier sind Erkenntnisse verarbeitet, die äußerst wertvoll sein können. Die bares Geld sind. Denn meist genügt das „Gewußt wie . . .", um Zeit und Kosten zu sparen. Es ist ein Buch „aus der Praxis — für die Praxis".

Ca. 288 Seiten, 160 Abbildungen, Leinen DM 36,—

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung, den Buchabteilungen der Kaufhäuser oder mit nachstehendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von „Motorbuch Stuttgart". Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte bei

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN Motorbuch . 7 Stuttgart 1 . Postfach 1370 . T. 64 20 31

Versandkosten Deutschland: Ab DM 48,— portofrei. Versandkosten europ. Ausland: DM 5,50 (nur Nachnahmeversand). Bitte liefern Sie mir sofort:

_____

_____

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB · Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart AMS 11/75

ÖLKÜHLER
kompl. mit Einbausatz u. Thermostat ab DM 179,—
(Wagentype angeben!)
GRATISKATALOG 75
sofort anfordern!
Auto-Albrecht
775 Konstanz 11
Tel. 0 75 31 / 2 37 42

Rolls-Royce

Rolls-Royce & Bentley

1956 Bentley S. I., Bestzustand, generalüberholt, in gutem Vorbesitz. Einer unserer vielen Rolls-Royce und Bentley (1914—1964) zum Verkauf. 10 000.— DM. Verlangen Sie kostenlose Liste. Scott-Moncrieff, Leek, Staffs., England. Telegramme: „Buntycars, Leek, Staffs".

Rolls-Royce, in Bestzustand zu kaufen gesucht, ab Bauj. 61. Zuschriften unter Chiffre A 11/63 123

Rolls-Royce

1916 R.-R. Cabriolet, techn. u. optisch Bestzustand. Noch andere Modelle vorrätig. Preis DM 55 000.—. Tel. 0 25 62 / 60 60 oder Chiffre A 11/62 974.

Rover

ALLRAD SCHMITT

Munga-gebr. Jeep VW 181-gebr. ARO L-Rover-gebr.
RANGE-ROVER
Sämtl. Ersatzteile, Expressversand, Jeep-Anhänger. Inzahlungnahme-Ankauf-Finanzierung. Verlangen Sie unsere Neu- od. gebr. Geländewagen-Angebote.
8700 WÜRZBURG - REUTERSTR. 1
Telefon-Sa.-Nr. 09 31/5 13 83

British Car Centre H
Rover-Gebrauchtteile zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Range Rover, Bj. 10.73, 24 000 km, grün, NP 32 000.— DM, für 21 000.— DM zu verkaufen. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 825.

ROVER 3,5 Automatik, 17 000 km, **LR 88 Hardtop,** 17 000 km, diverse **RANGE-ROVER,** Bj. 73—75. Auto Fischer, Tel. 02 81/2 38 95. 62 945 H

Range Rover, i. allen Farben, Colorglas + Servolenk.-Serie, 4 Wo. Lieferzeit u. Neup., TÜV-Brief. Tel. 06 61 / 7 47 36. 62 980

Landrover, Benz-Diesel, alle Typen 15—20% u. Neupr. + Mengenrabatt. Tel. 06 61 / 7 47 36. 62 979

VORFÜHRWAGEN, Range-Rover, 9000 km, 2 Monate alt, zu verk. Autohaus Walz & Zimmermann KG, 7505 Ettlingen, Schleimkoferstr. 2, Telefon 0 72 43 / 7 73 05. 62 929

Rover 3500-Motor, unter 50 000 km, in gutem Zustand gesucht Tel. 0 89 / 38 10 72 48. 62 939

Land+Range-R sofort lieferbar. Typ 88 19 990,- Fi-Rate nur 47 x 450,-. Tel. 06 21/40 80 85

Saab

SAAB Combi Coupé, 100 PS, Vorführwagen mit interessantem Preisnachlaß, zu verkaufen. **SAAB** V 4 Einzelteile zu verkaufen. ASA-GmbH, 4 Düsseldorf, Kampstr. 22, Tel. 76 46 76. 63 010 H

Saab 99 EMS, 2 Ltr., 110 PS, gelb, Bj. 73, 34 000 km, 8-Spur, Stereo, UKW, Konsole mit Voltmesser, Öldruck und Öltemp.-Anzeiger. Tel. 0 21 51/30 22 11. 62 975

Simca

Matra-Simca-Bagheera, 3000 km, noch nicht zugelassen, DM 3000.— unter Listenpreis. Anzahlung DM 1000.—, Rest durch eigene Finanzierung. Tel. 0 22 72/68 65. 62 985

Verk. 2 Solex-DDH, Saugrohr, Kopf, 5 Ltr. Aluwanne, neuw., VB 900.— DM. Tel. 0 30 / 24 24 66 / 6 25 11 62. 62 764

Simca R 2, 73, 34 000 km, gepflegt, 1. Hd., VB 5300.— DM. Wolfgang Spökker, 774 Triberg, Kreuzstr. 24, Tel. 0 77 22 / 55 33. 62 765

Frontspoiler, 2 Hosenträgergurte und Überrollbügel (Eigenbau), für 1000er, zus. DM 180.—. Frank Bojus, 7440 Nürtingen, Am Kirchert 6. 62 766

Gelegh.: Simca 1300, Rallye II, 60 PS, Bj. 73, 31 000 km, Zub. 0 70 31/4 13 30. 62 538

Sportwagen

VW do Brasil-SPZ! Einmalige Chance für Liebhaber! Tel. 05 11 / 64 56 94. 62 767

100% Kaufe jed. Auto ab 67, auch Sport- u. Jahresw. **Telefon 07 11/56 13 24.** 63 079 H

Steyr-Puch

Steyr-Puch, Karosse mit allen Eintragungen im Brief, § fällig, sportl. Zubehör, Bilstein. Tel. 0 89/35 56 12. 62 770

„Steyr-Puch" 500 D, m. Zweitmotor 650 ccm, billig abzugeben. Tel. 0 82 02 / 7 09 ab 18 Uhr. 62 771

Thurner

THURNER RS, fabrikneu, Kunststoffk., gelb, 1200 ccm, anst. DM 16 250.— f. DM 12 500.—. Georg Flohr, 351 Hann. Münden, Tel. 68 36. 62 777

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 08 31/6 49 75 und 6 10 17.

Triumph

EG-Importe — Ihr Preisvorteil!
Austin, MG, Triumph, Jaguar, Peugeot z. B. TR 6 PI fabrikneu NUR DM 13 500,—. EG-Importe A. Semrau, **4150 Krefeld 1,** 0 21 51 / 2 45 09 Q

TRIUMPH AUTOHAUS KEMPEN
Köln 37 49 81 und 37 56 77
Ständig An- und Verkauf von Triumph-Sportwagen!

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

TR 5, TÜV 76, VB 5000.—. Tel. 06 11 / 58 55 66. 62 542

Triumph TR 6, Bj. 6.70, 65 000 km, TÜV 11.76, schw.-gold, Overdrive, Stereo, Cass. u. Radio, div. Zubeh., Garagenwagen, 6200.— DM. Tel. 0 40/ 2 79 73 29. 62 773

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 63 053 H

Suche Diff. für TR 4 A, IRS. Tel. 08 21 / 7 44 87. 62 774

TR 6, Bj. 70, 78 000 km, z. verk. DM 5600.—. Tel. 0 25 81 / 25 23. 62 775

Triumph-Barankauf 0711/732669
63 041 H

Suche TR 6 PI. F. Schulz, 6901 Leutershausen, Friedrichstr. 6, Tel. 0 62 01 / 5 16 36. 62 776

Notverkauf! TR 4 A IRS, Superzustand, Speichenrd., usw. wegen Heimkehr für DM 4550.—. Tel. 0 21 51/ 3 80 28. 62 969

Wer benötigt TR 4 A, Spitfire MK II, GT 6, Sunbeam, Austin Sprite-Teile aus 2. Hand? Tel. 0 72 61/41 52. 63 023

Gebrauchtteile
Tel. 0 29 43/25 86. 63 054 H

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. Tel. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581-611. 63 084 H

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05 / 44 96. 63 090 H

TR 250, (TR 5, 6 Zyl.), Bj. 69, verzollt. Tel. 0 71 54/67 86. 62 863

TVR

Rarität; Genießen Sie noch die Zeit bis zum absoluten Tempolimit: TVR 3000 M, 8.74, 6500 km, 3-L-Ford-Maschine, d.-braun-met., get. Glas, Leichtmet.-Felgen. Garantie. Zustand wie neu. VB: DM 5000.— unter Neupreis. Von Privat wegen Anschaffung einer Familienkutsche zu verkaufen. Tel. 0 89/79 66 09. 62 831

TVR TR-6-Motor (2,5 l, 6 Zyl.), Bj. 71 Okt., 42 000 km, Overdrive zum 2., 3., 4. Gang, VB 6500.— DM. Tel. 06 21/ 51 35 32 nach 18 Uhr. 62 780

Veteranen

Rohn, Veteranen u. Ersatzteile sucht u. liefert 7 Stgt., Rosensteinstr. 32, Tel. 07 11/29 42 09

Adler-Triumph-Junior, Bj. 36, Cabrio, fahrbereit, TÜV zugelassen, 1. Hand, alles Original, 1a Zustd. zu verk., VB DM 16 000.— DM. Tel. 04 31/3 68 86. 62 784

170 S Cabriolet auch ohne Motor gesucht. Tel. 0 61 31 / 3 29 65. 62 788

Alle Neuteile für BMW Isetta 300 dringend gesucht. Zuschr. unt. Chiffre A 11/62 827.

Citroen II CV BL (Gangster-Limousine), Bj. 1954, sehr guter Zustand, Preis Verhandlungsbasis, unter Tel. 05 11 / 83 02 50. 62 909

Le Zebre, 2. Sitz, Sport 1913, verk. Tel. 0 76 41 / 83 98. 62 907

Original Londoner Taxi Austin, gut erh., TÜV Dez. 76, 3900.— DM. Tel. 0 23 51 / 2 51 18. 62 908

Mercedes 300 Cabrio, Bj. 1955, **BMW 327/328,** Bj. 1938, beide neuer TÜV, verkauft Autohof Spener, 1 Berlin 65, Juelicher Str. 14, Tel. 0 30 / 4 93 47 63. 62 922

Rarität! 7 CV/9, Bj. 38, neu lack., o. TÜV, jed. 100% fahrbereit, s. gut. Zust., VB 8000.— DM. Tel. sa. + sonn. 18—20 Uhr, 0 52 71/66 26. 63 035

Suche aus der Zeit um 1950: Verkehrszeichen, Heuerampel, Zapfs., Parkuhr, Schupouniform. 07431/52017. 63 027

Sport-Prinz u. NSU Weinsberg, f. Sammlung gesucht. Tel. 07431/52017. 63 028

Playboy- oder Liebhaber-Auto, gute Kapitalanlage: **Daimler-Benz 170 SB,** Bj. 1951, Cabrio, zum Preis von nur DM 16 000.— VB zu verkaufen, Bestzustand, ohne Beanstandung, TÜV bis Ende 1976. Tel. 0 24 43/23 43. 63 025

Merc. 170 DS, 1933, opt. + techn. wie neu, wenig km, TÜV 7.76, viel original Zub., geg. Höchstgeb. zu verk. Tel. 07 11/76 27 63. 62 983

Verk. gegen Gebot, VW-Schwimmwagen, Bj. 1943, in erstklassigem schwimm- und fahrbereiten Originalzustand. — Liebhaberstück. Chiffre A 11/63 136

RARITÄTEN:
Z-Sport, Rennwagen, 1927 (wahrscheinlich einziges, existierendes Exemplar) DM 16 000.—
Jaguar SS, 1,5 Ltr., Mod. 1936 DM 8 000.—
Aero 1000 Cabrio, 1933 DM 7 000.—
Vauxhall BX Cabrio, 1935 DM 5 000.—
Sonstige:
BMW 315/1 Cabrio, 1934 DM 11 000.—
Renault Mona 4, 1933 DM 6 000.—
Steyr 100 Cabrio, 1935 DM 6 000.—
Praga Picolo, 1933 DM 2 500.—
Anfragen: E. Schlager, A-8973 Pichl (Nähe Salzburg), Tel. 0 64 69/2 18. 63 138

Citroen 11 CV, Bj. 55, 1a Zust., TÜV 5.77, DM 5000.—. Tel. 0 63 48/98 81, werktags 8—17 Uhr. 63 122

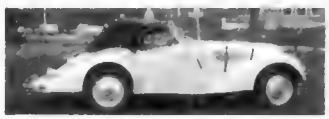
Peugeot 402, Bj. 1936. Fahrbereit. Abzugeben gegen Höchstgebot. Postfach 54, A-1107 Wien, Österreich. 63 135

CHEVROLET, Bj. 1929, Sedan, 2türig, Erstbesitz, Lack, Bezug, Trittbrettgummi original und erstklassig. Dunkelblau/schwarz. Motor-Hupe und Bordwerkzeug im Wagen. Wenig gefahren, vollkommen neuwertig. DM 5800.—. Bent Frankenfeld, DK 8353 Boulstrup/Dänemark, Tel. 06/55 64 20. 63 134

OPEL KADETT, Bj. 38, teilrest., 1a Zust., kompl. + E-Teile, günstig abzug. E. Elias, A-5400 Hallein-Taxach. 63 137

Renault-Primaquatre
2sitziges Cabrio, Bj. 1936, Schwiegermuttersitz, guter Originalzustand, fahrbereit, DM5800.-.

Skoda-Limousine, Bj. 1930, 6 Zyl., 1800 ccm, restauriert, DM 5800.—. **Chrysler-Limousine,** Bj. 1928, 4 Zyl., 2755 ccm, 45 PS, Öldruckbremse, fahrbereit, DM 3900.—. Tel. 0 23 74/ 23 86 oder abends 0 29 32/2 21 90. 62 787



BMW 328, Bj. 1938, mit Weinberger Sonderkarosserie zu verkaufen, TÜV-zugelassen. Angebote werktags ab 18 Uhr an Chr. Weise, Tel. 02 21/38 31 87. 62 789

BMW 501 Motor (passend 326/327), Teile, MGA-Motor. P. Rabe, 1 Berlin 49, Schillerstr. 35, Tel. 030/ 7 45 88 01 o. 0 30/8 01 50 45. 62 924

11 CV, Typ B, Bj. 53, DM 3500.—, samst. u. sonnt. 07 11/74 21 71. 63 029

Mercedes 170 SB, Bj. 53, Limousine mit Schiebedach, TÜV 9.76, techn. u. opt. wie neu, DM 9600.— bzw. Höchstgebot. Tel. 02 31/ 48 07 57 (abends). 62 786

Seltenheit! Tatra Typ 4/12 PS, Bj. 23, voll rest. und fahrbereit, gegen Gebot zu verkaufen. Tel. 0 61 92/55 01, werktags. 62 782

RARITÄT: FIAT-Lkw, Bj. 1910, kompl. gut restaurierbarer Zustand, Standort NRW, gegen Höchstgebot. Zuschr. unter Chiffre A 11/62 826

Veteranen zu verkaufen. JUIN, 5 Köln 21, Bebelplatz 2. 62 536

Morris Minor, Bj. 53. Aus Erbmasse. Tel. 06 21/56 52 75. 62 781

Citroen 11 B Traction, Bj. 52, Totalrestauration, DM 8000.—. Rötter, Tel. 07 11 / 35 34 61. 62 783

ISETTA-Heckscheibe (Bj. 56, groß), gesucht! Vogel, 1 Bln. 31, Ku-Damm 71, Tel. 8 85 50 50. 62 002

Talbot Lago-Baby, Bj. 50, selten hervorragender Zustand, 4tür. Lim., DM 6500.—. Tel. 0 68 31/6 06 59. 62 655

170-, 180-, 220-Motoren, Getriebe, Teile. Auch Neuteile lieferbar. P. Rabe, 1 Berlin 49, Schillerstr. 35, Tel. 0 30/7 45 88 01 o. 0 30/8 01 50 45. 62 923

Opel Olympia, 1952, 1. Hand, 39 PS, 1500 ccm, 2. Motor vorhanden. Zuschrift. unter Chiffre A 11/62 916

Morris 8 Cabr., Bj. 35, TÜV 5,76. sehr gepfl. Zust. Angebote: Tel. 05 51/ 6 19 55 ab 19 Uhr. 62 785

Volvo

Ständig günstige gebrauchte VOLVO VOLVO-Vertragshändler 0 64 31 / 86 11

Volvo 122 S, Bj. 65, TÜV 10.76, zu verkaufen. Tel. 0 77 21 / 5 36 24. 62 800

P 1800 S, Bj. 68, 80 000 km, absolut. Bestzustd. Tel. 0 30 / 3 04 24 68. 62 910

Volvo 1800 ES, SSD; 73, 26 000 km, 1. Hd. Tel. 02 21 / 61 44 38. 62 911

Volvo 122 S, Bj. 7.70, TÜV 77, ca. 115 PS, Overdrive, L.L. 75% Sperre Bilstein, Sebring, H4, neue Reifen, Kfz-Brief eingetragen: 145 PS, 6" Ronal, VB 6000.— DM. G. Dreeßen, 8675 Bad Steben, Erlich 2. 62 912

PV 544 Sp., Bj. 65, TÜV 4.77 an Liebhaber z. verk., absoluter Bestzustd., VB 3900.— DM. Tel. 06 21/77 48 69 nach 19 Uhr. 63 026

VOLVO 1800 ES, Juni 1972, neuer Motor NB. 9—16 Uhr Tel. 0 62 61/65-3 36. 62 951

VOLVO-MOTOR B 20 ES, 124 PS, 350 km gel., Hinterachse u. Div. v. 1800 ES preisg. G. Flohr, 351 Hann. Münden, Tel. 68 36. 62 778

P 1800, auch unfallbeschädigt, von Liebhaber ges. Tel. 0 21 31/34 01 03. 62 720

123 GT, guter Zustand, 88 000 km, zu verkaufen für DM 4200.—. Steffner, Tel. 06 31/4 20 63. 62 833

Volvo-Barankauf 07 11/73 26 69 63 040 H

Volvo 145 Combi, Autom., Bj. 3.74, gelb, mit Radio-Cassetten, Anhängerkupplung, Winterreifen mit Felgen, beh. Heckscheibe, Halogenscheinwerfer, 15 000 km, für nur VB 13 900.— DM inkl MwSt. (Neupreis 20 200.—) zu verkaufen. Tel. 0 75 43/ 32 11. 62 715

Volvo 1800 ES Cp., ab Bj. 72 gesucht. Tel. 0 67 21/3 20 45. 62 799

122 S (Göteborg), 100 PS, TÜV 9.76, Bj. 9.70, div. Zub., 1a Zust., VB 5000.— DM, außerdem B 18-B-Motor, 28 000 km, 900.— DM, Overdrivegetriebe 350.— DM. Tel. 0 72 21/2 54 02. 62 801

VW

ÖIKÜHLUNGSANLAGEN, DOPPELÖLPUMPEN, NOCKENWELLEN, für VW-Käfer liefert: Fa. DR. SCHRICK, Remscheid 12, Dreherstr. 5

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

VW 181 (Kübelwagen), Bj. 70, TÜV 8.76, 48 000 km, Standheizung, Halog., efeugrün, Bestzustand, für DM 5200.— zu verkaufen. Tel. 0 73 28/3 13 von 12 bis 13.30 Uhr. 62 805

100% **Kaufe jeden VW bar ab Bj. 68, Tel. 07 11/56 13 24.** 63 074 H

Gelegenheit: VW-Käfer 1303, Bj. 74, 5000 km, DM 6000.—. Tel. 0 70 31/ 4 94 07. 62 541

VW 1303 S, 9.72, schwarz, 75 PS, SuS, 46 000 km, SSD, opt. Fahrw., Olk., V-Glas, H-Gurte, L-Lenkrad, Instr., Mot. u. Reifen neu, alles TÜV 11.76, VHB 7000.— DM. Tel. 07 61/ 27 43 14 ab 18 Uhr. 62 914

Sauer-Käfer 86 PS, TÜV 4.77, umständeh. z. verk., VHB 3300.— DM. Tel. 06 21/44 17 59. 62 913

Heißer Käfermotor, 2 Ltr., ca. 110 PS, Riechert Axial-Gebläse, Porsche-Gehäuse, kompl. mit Trockensumpfschmierung, nur 2000 km gelaufen, Kaufpreis ca. 6400.—; DM. Fa. Hogrebe, Tel. 0 25 21/36 47. 62 845

Original schw.-gelber Renner, Bj. 73, Halogen Haupt-Weit-Breit, Verb.-Glassch., kompl. Instrum., CN 36 SM 95%, DM 4900.— VB. Tel. 0 22 24/ 47 93. 62 802

Polyesterform für Hardtop mit Flügeltüren für VW-Buggy-Karman GF zu verkaufen, VHB 4000.— DM. Tel. 0 61 64/13 27. 62 804

Verkaufe optm. Gr. II Straßenkäfer, 108 PS, kpl. mit Racing auf Minilite, evtl. Tausch 914—2,0 gegen Mehrpreis, VB 6500.— DM. Tel. 0 74 31 / 84 03 ab 19 Uhr. 62 803

Suche Tuning-Teile für VW 1302 S, Tel. 0 71 31 / 7 31 22 ab 18.00 Uhr. 62 806

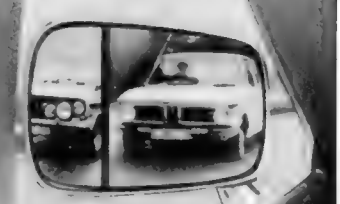
1303 Cabrio, EZ 5.74, dkl.braun-met., 8000 km, div. Extr., 10 500.— VB. Tel. 02 31 / 5 47/28 66 8—16 Uhr. 62 807

Tausch

Münch 1200 TS, Bj. 71, 27 000 km, TÜV 3.77, f. 3000.— DM überholt, aus gesundheitl. Gründen gegen guten Pkw zu tauschen. Bei Porsche oder Mercedes zahle ich Aufpreis. Tel. 02 11 / 76 76 71. 62 906

Tausche Merc. 280 S, 3.75, 1400 km, NP 30 800.— DM, geg. gleichw. Porsche. Tel. 0 44 61 / 28 29 nach 19 Uhr. 62 772

Hagus *Sicherheit für Autofahrer*
Winkel-Spiegel



Universal-Modelle:
zum Aufklemmen auf vorhandenen Spiegel,
zum Festmontieren und als Türklemm-Winkel-Spiegel.
Spezial-Modelle zum Umrüsten für: Audi, BMW, Ford, Mercedes, Opel, Peugeot, Renault und Volkswagen.

Prospekte von:
Hagus GmbH, 565 Solingen 19, Wiesenstr. 8-10

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

OMT-Treibgasanlagen. Jetzt kann Ihr Fahrzeug auf Treibgas umgestellt werden. Hohe Leistung, Einsparung, Motorschonung, umweltfreundlich. Wichtig: Umschaltung während Fahrt von Benzin auf Treibgas = doppelter Aktionsradius. Keine Motoränderung. Einbau durch Vertragswerkstätten, mit TÜV-Abnahme. Es lohnt sich.

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen

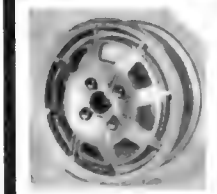
SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos – bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE GM BH
775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

AUTOTRANSPORTER
Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger, ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenlosen Angebot mit allen Daten, z. B. 2000 kg DM 3212.— inkl. MwSt.
MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27



5 J x 13 für AUDI 80 und VW-Golf, -Scirocco, -Passat

TÜV-frei **RONAL** ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 36 / 13 66

auto motor und sport

auto motor und sport hat mit über 470.000 Exemplaren nicht nur die höchste Auflage aller Auto-Kaufzeitschriften im Bundesgebiet, sondern auch das weitaus

größte Gebrauchtwagen-Angebot.

Hohe Auflage und dichte Verbreitung sind eine sichere Basis für den Erfolg Ihrer nächsten Gelegenheitsanzeige in auto motor und sport.

Preise für private Gelegenheitsanzeigen einschließlich Stellengesuche DM 6,30 inkl. MwSt. für 1mm Höhe bei 43 mm Breite. Wenn Ihre Anzeige unter Chiffre erscheinen soll, erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto und MwSt.

Verwenden Sie den anhängenden Bestellschein oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Veröffentlichung in der nächsterreichbaren Ausgabe.
Anzeigen aus dem Ausland können nur gegen Vorauskasse veröffentlicht werden.

BESTELLSCHEIN

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text_____mal in der Zeitschrift auto motor und sport auf. Die erste Anzeige soll gleich in der nächsterreichbaren Ausgabe unter der Rubrik_____erscheinen.

Die Anzeige soll

☐ mit folgender Anschrift
☐ nur mit meiner Telefon-Nummer
☐ unter Chiffre erscheinen

(Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen).

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Datum, Unterschrift ams 11/75

Verschiedene

Mercedes, BMW u. Porsche kauft zu Höchstpreisen
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
62 963 H

FREIER IMPORT
Ihr werksunabhängiger Händler In- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: **SAAR-AUTO-IMPORTE**
Gudrun Krosch, 6812 Schmelz/Saar, Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 06 / 67 64

Neuwert. Batterie-Ladegerät u. ATE Bremsentlüftungsger. Tel. 0 70 31/4 13 30. 62 540

JAGUAR — ROVER
Spezialservice und Ersatzteile, auch ältere Typen
Sportauto Dehnhaide
2 Hamburg 76, Dehnhaide 57
Tel. 0 40 / 29 78 43 und 2 99 59 39

Achtung Klasse IV-Fahrer! Wir liefern Ihnen den Fiat 126 Neu mit dem bewährten 250 ccm Goggo-Motor DM 8190.– a. W. Gebr. Schmitz, 423 Wesel, Reeser Landstr. 93. Tel. 02 81 / 6 20 11 63 119

Peugeot, Triumph, Austin **EG-Importe**
Ihr Preisvorteil!
EG-Importe A. Semrau
4150 Krefeld 1, 0 21 51 / 2 45 09 Q

Verschiedenes

Orig. engl. Tyrrell-Elf-Jacke n. wenige Exemplare 169,50 DM per NN u. Verp., Größe angeben. Meißner, 675 Kaiserslautern, Königstr. 20. 62 537

REIFEN
alle Fabrikate zu billigsten Preisen, 70er Serie, Ia mit Garantie, rufen Sie uns an, wir senden sofort frei. **Uwe Schein, Königstein/Taunus, Tel. 0 61 74 / 33 77.**
63 103 H

AMS 1950, 1951, 1953—55, 1966—70; Intern. techn. Automobil-Tabellen 1938 u. 39, Isendahl: Technische Tafeln s. 1930—39, gegen Gebot. Chiffre A 11/62 989

Grundig Autosuper MW, KW, UKW DM 149,–
Auto-Cassetten-Recorder Philips DM 108,–
Stereo Auto-Cassetten-Recorder mit Stereo-Verst. und zwei Lautsprecher DM 135,–
Autoantennen DM 9,–
C 60 Cassetten DM 1,50
Lieferung unfrei gegen NN.
HI-FI Markt Rürup
4981 Büttendorf Nr. 92
Tel. 0 57 44 / 7 91

Autotelefon Bosch, 31 Kan., voll funktionsf., ca. 6 J. alt, f. Bastel- od. Ersatzteilzw., 380.– DM. Tel. 09 11/ 67 77 53. 62 943

REGALE

● in allen Größen
● für jeden Zweck
● Böden verstellbar
● preiswert
Freiprospekt
L. R. v. ZEDLITZ KG
62 Wiesbaden,
Emanuel-Geibel-Str. 18 Tel. (06121) 302852

Nutzen Sie die Erfahrungen anderer! Es bleibt Ihnen unbenommen, sich Ihre eigene Technik sportlichen Fahrens zu erlernen — ein paar Dreher und Beulen gehören dann zur Ausbildung. Für den aber, der seine Sache konsequent betreibt, gibt Altmeister Piero Taruffi seine Tips in dem Buch „Stil und Technik des Rennfahrens" und macht ihn anderen überlegen. Seine Handreichungen wirken sich auch im Alltagsverkehr beruhigend aus. 128 Seiten, 67 Fotos, zahlreiche Abb., Leinen, DM 24,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Alle Jahre wieder . . . packt einen großen Teil der Rennsportfreunde das Le Mans-Fieber. Wer kennt nicht das 24 Stunden-Karussell, vor dem die Automobilproduzenten zittern, wo Jubel und geschäftlicher Ruin so dicht beieinanderliegen, vor dem die Fahrer scheuen, da es fast übermenschliche Kraft kostet. Paul Frère kennt dieses Rennen aus eigener Erfahrung. In seinem Buch „24 Stunden von Le Mans" erzählt er die Geschichte der härtesten Dauerprüfung für Fahrer und Wagen. 192 Seiten, 92 Fotos, Leinen, DM 14,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Geschwindigkeitsweltrekorde sind längst zum Nationalprestige geworden. Welche Riesensummen werden von den Industrien in diese rasanten Ungetüme gesteckt! Eine authentische Unterlage hat Paul Clifton mit seinem Buch „Die schnellsten Männer am Lenkrad" geschaffen. Er schildert die waghalsigen Versuche von 1899 bis 1965 mit allen Daten und technischen Details. 300 Seiten, 40 Fotos, Leinen DM 28,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Start und Ziel sind nicht immer Anfang und Ende eines Rennens. Der Blick hinter die Kulissen des Automobilrennsports, wie ihn der Zaungast nie erhält, macht die tausend, teilweise erbarmungslosen Gesichter dieses internationalen Geschäfts sichtbar. Helmut Zwickl, ein fanatischer Freund dieses Sports, zeigt mit größter Sachlichkeit diese sonst unsichtbaren Kräfte in seinem Buch „Die Angst bleibt an den Boxen". 232 S., 24 Abb., Leinen, DM 16,50. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Gefahrentraining fürs Überleben wird hier anschaulich vermittelt. Da kein Autofahrer weiß, wann der Unfall auf ihn zukommt, hat Egon Graf von Fürstenberg dieses Buch geschrieben: Unfall-Abwehr am Lenkrad. Es zeigt die oft einfachen Mittel, die Gefahr abzuwenden. Oder — wenn sie nicht mehr vermeidbar ist — wie man mit ihr umgeht. „Unfall-Abwehr am Lenkrad" — das ist aktive Sicherheit im Straßenverkehr! Aus den Fehlern anderer lernen — hier ist es möglich! 152 Seiten, 37 Abb., Leinen, DM 18,–. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

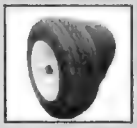
Augen auf beim Gebrauchtwagenkauf! Der notwendige Ratgeber für den Käufer und Verkäufer mit einer Fülle von nützlichen Hinweisen von Klaus Freund, „Gebrauchtwagen, Tips — Checkliste — Daten — Kosten", durchleuchtet den Gebrauchtwagenmarkt — zeigt Tücken und Klippen — verhilft zu reellem Kauf und günstigem Verkauf! 240 Seiten, 40 Abb., Leinen, DM 22,–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Flieger-Uhren

Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

Wer leiht mir August/September 1975 einen VW-Camper oder ähnliches Fahrzeug. Gegenleistung kostenlose Ferienunterkunft in SWAKOPMUND/ Südwestafrika. Zuschriften unt. Chiffre A 11/63 139

4 superbreite Reifen auf 4 Leichtmetallfelgen



Kleber GTS-Reifen auf ATS Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preis inkl. MwSt., per Fracht, Nachnahme.

durch Großeinkauf **25% billiger**

165/70	HR	13	auf 5x13	745,—
175/70	HR	13	auf 5x13	798,—
185/70	HR	13	auf 5,5x13	849,—
185/70	HR	13	auf 6x13	886,—
195/70	HR	13	auf 7x13	996,—
185/70	HR	14	auf 5,5x14	954,—
185/70	HR	14	auf 6x14	965,—
195/70	HR	14	auf 7x14	1133,—
205/70	HR	14	auf 6,5x14	1136,—
185/70	HR	15	auf 5,5x15	977,—

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Autozubehör Schneider KG 6 Frankfurt 61, Dieburger Str. 18 Tel. 06 11 / 41 90 41

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98.

63 088 H

Wegen Wagenverk. 4 neuw. Mahle-LM-Felgen 7 J x 14 mit Reif. 205/70 VR 14 zu verkaufen. TÜV-zul. f. alle BMW 6 Zyl. Tel. Frbg. 07 61/5 29 25 ab 18 Uhr. 62 793

ELEKTRO-FENSTERANTRIEB

Komfort im Auto durch autom. Fenstersteuerung. Einfach. Selbsteinbau auch von Tankstellen. Für jedes Auto. Per Nachnahme 149,- DM. 1 J. Garantie. Bei Bestellung angeb.: Autotype...6/12V...

EMA · 6 Frankfurt · Postf. 700647

Je 4 Racingreifen, 6-21-13 Slick, DM 600.—, 155-H-13 Allw. DM 350.—. Tel. 05 61/2 37 09. 62 796

Gelegenheit: Dampfstrahler neuw., 36 Betriebsst., weit unt. NP. Tel. 0 70 31/4 13 30. 62 599

16 mm PATHE Filmkamera u. kompl. Studio m. Magn. u. Lichtton, neuw., preisg. abzug. G. Flohr, 351 Hann. Münden, Tel. 68 36. 62 779

Sahara-Expedition sucht Kfz-Mechaniker mit guten UNIMOG-Kenntnissen für Sahara-West-Ost-Durchquerung. Finanzielle Eigenbeteiligung erforderlich. Zuschr. an K.—H. Walla, 8401 Pentling-Regensbg., Energiestr. 2. 62 790

Blaupunkt Sonderangebot

Mannheim U, M, L	~~189,—~~	159,—
Frankfurt	~~279,—~~	229,—
Münster Stereo	~~339,—~~	266,—
Gosler CR Stereo	~~496,—~~	416,—
Bamberg CR Stereo	~~696,—~~	569,—

inkl. MwSt. zuz. Nachnahmeporto, **Radioversand Mekat, 6 Frankfurt** Postfach 600 573 oder Tel. 43 43 14

Orig. amerikanische Polizeisirene

6 u. 12 V, fabrikneu, in Deutschland nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 125,— abzugeben. E. Pohle, 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

Enorm preisgünstig: Marken-Autoradios, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3,50 vorab. AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7531 Eisingen-Postfach

★ Heute noch anfordern! ★

Unseren neuesten und aktuellsten

Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76

Hochinteressant für jeden Autobesitzer

AUTO-AUSSTATTUNG

8046 GARCHING E

Reg.-Reifen f. NSU, 155/500/12 auf 6½ J-Felgen ges. Tel. 0 82 47/6 96 bis 17 Uhr. 62 976

2 neue Scheel-Sitze li. + re. 201, Farbe beige m. K.-Stützen, DM 800.—. Tel. 0 89 / 8 12 47 23 ab 18 Uhr. 62 791

Für Alfa, Cromodora 5,5 x 14, DM 300.—. Tel. 02 11 / 36 22 55. 62 792

Für Fiat zu verk. 4 Alu-Felgen (ATS) 5 x 12 mit Kleber V 10 145 x 12; 1 Lederlenkrad 320 mm ⌀. Tel. 07 21/ 57 12 29. 62 794

Verkehrs-Schilder-Boutique

Original-Schilder nach StVO aus Aluminium lackiert an Privat gegen Nachnahme zu sehr günstigen Preisen. Bärbel Altena, 7056 Weinstadt-Schnait, Hochbergstr. 25

Dringend gesucht: guterhaltener Ro 80-Motor. H. Petersen, Toyota-Vertragshändler, 2381 Silberstedt, Hauptstr. 2, Tel. 0 46 26 / 2 01. 62 844

Autoprospekte zu verkaufen! Zuschr. unt. Chiffre: A 11/62 828.

raid-Lederlenkräder

TÜV-frei für viele Typen NN DM 124,90 inkl. MwSt. (genaue Angabe des Fahrzeug-Typs)

Peter Prang KG
465 Gelsenkirchen
Bochumer Str. 52, Telefon 2 37 59

AMS bis 1963 sucht geb. bar. R. Alt, 2153 Neu-Wulmstorf, Kantstr. 12. Tel. 0 40/7 00 85 91. 62 795

Vollautom. Autotelefon preiswert zu kaufen ges. Tel. 0 21 21 / 60 26 50. 62 797

Achtung Eilt: Schöner stabiler zweiachsiger Hänger zu verk. Tel. 09 21 / 59 04. 62 798

Tripmaster, VB 150.— DM. Breitfeld, 1000 Berlin 19, Knobelsdorffstr. 39. 62 544

Orig. US-Fallschirmspringer-Stiefel (Kampfstiefel) in den Größen 40—47, Preis 65,85 DM.
Flying-Jacket, Orig. B 15 (Fliegerbomberjacke), Preis 62,— DM.
Marine-Kampfmesser, Preis 19,50 DM.
US-Daunenschlafsack, gebraucht, jedoch in sehr gutem Zustand, mit wasserdichtem Popeline-Überzug, Preis 98,— DM. Gesamturteil aus DM-Test über diesen Offiziersschlafsack: Preiswert und empfehlenswert.
NN Versand M. Biener, 8536 Markt-Bibart, Frankenbergstraße 12

Stellen-Angebote

Wir bieten geeignetem Kfz-Meister aus der FORD-Organisation Anstellung als

Werkstattleiter.

3-Zimmer-Werkswohnung kann gestellt werden.

AUTOHAUS SEEMANN KG
FORD-Haupthändler
2300 Kiel 1, Marthastraße 5/10
Telefon 04 31 / 6 30 67

62 970 H

Unterricht und Ausbildung

FERIENSCHULE: Kurse für Nachprüfungen und Abiturvorbereitungen. Stützprogramme in allen Fächern für alle Stufen. Internatsmäßige Unterkunft. Telefon 0 64 75 / 85 25 ab 19.00 Uhr.

Immobilienmakler · Hausverwalter 3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Motorradführerscheinkurse!
3tägige Wochenendlehrgänge auf mod. SUZUKI-Maschinen von 125—750 ccm mit amtlicher Prüfung. Unverbindl. Prospekt Fahrschule Frank, 6832 Hockenheim, Postfach, Tel. 0 62 05/51 83.

Verkehrssicherheits- und Motorsportzentrum im HOCKENHEIM-RING e.V.
Die hohe Schule am Lenkrad
Kurse und Hobby-Urlaub für Alltags-, Sport- und Rallyefahrer. Sicherheitstraining - Hockenheim-Ring exklusiv
6832 Hockenheim Postf. Tel. 06205-4061

Anzeigenschluß für Heft 13/1975 ist am 26. 5. 1975

Schulung des Fahrlehrer-Nachwuchses

Nur ganztägige Lehrgänge! Mit Internat!

Verkehrs-Institut Gemeinnütziger Verein für Verkehrserziehung und Sicherheit im Straßenverkehr e. V.

Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte
4800 Bielefeld 14, Haus Einschlingen

Ausbildungsstätte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

Prospekt kostenlos! Telefon: Bielefeld (05 21) 44 41 64

Berufsausbildung zum Fahrlehrer

Ein zukunftsreicher interessanter **Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:

Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF.**
Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 367

Bitte prüfen Sie

den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen

3S STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung 34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Garagen

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

KARL LENDERS, 4042 Glehn/Neuß
Garagenbau, Abt. K. Tel. (0 21 82) 40 94

Gutschein

Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial

Name _____

Ort _____

Straße _____

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 4. Juni

Großer Vergleich: Opel Kadett gegen Ford Escort

Ford und Opel, Erzrivalen auf dem deutschen Markt, setzen auch in der untersten Region ihrer Modellpaletten auf konventionell gebaute Autos mit vornliegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern. Der neue Escort, der auf den etablierten Konkurrenten Kadett trifft, macht da keine Ausnahme: Unter dem Blech blieb alles beim alten – auf Käuferfang ging Ford mit dem Argument, Komplett-Ausstattung fürs Geld zu bieten. Ein Doppeltest klärt die Frage, ob der neue Escort am Kadett vorbeizieht – in Sachen Ausstattung, Leistung und Wirtschaftlichkeit.

Super-Probleme

Die Absenkung des Bleigehaltes im Benzin auf 0,15 g pro Liter, mit der ab Januar 1976 zu rechnen ist, wird Probleme bereiten. Die Frage ist:

Was tun die Autofirmen, um ihre verschiedenen Modelle zu präparieren, welche Typen sind besonders gefährdet?

Wasserski auf der Straße: Aquaplaning

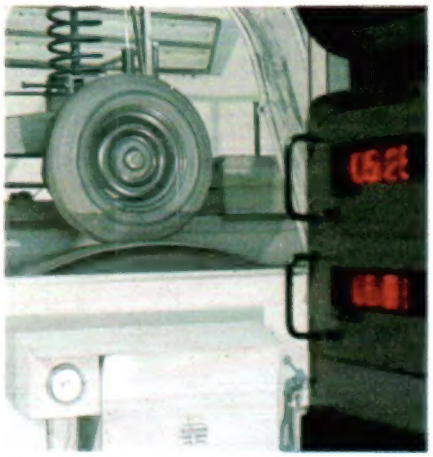
Spikerillen haben den Gefahrenpunkt, der Aquaplaning heißt, noch verschärft: Wenn Reifen bei Pfützenbildung aufschwimmen, werden Autos unkontrollierbar. Doch es gibt Möglichkeiten, sich zu schützen. Die besten Fahrtips für die Praxis in Heft 12.

Im Osten was Neues: Datsun 260 Z 2 + 2

Japans exklusivster Sportwagen stammt aus dem Nissan-Konzern, heißt Datsun 260 Z und entwickelte sich vor allem auf dem amerikanischen Markt zu einem Renner. Ein Testbericht beurteilt den langschnäuzigen Sechszylinder, der aus dem 240 Z entstand und der bei uns 24 000 Mark kostet.

VW-Porsche Achtzylinder

Einzelstück ganz besonderer Art ist ein bei Porsche im Versuch entstandener 914, dessen Antrieb jener Dreiliter-Achtzylinder besorgt, der im Rennauto 908 zu Ehren kam. Wie fährt sich der annähernd 200 PS starke Kraft-Wagen aus Zuffenhausen?



Reifen auf der Rolle

Bieten HR-Gürtelreifen, die offiziell bis 210 km/h zugelassen sind, genügend Sicherheit im oberen Geschwindigkeitsbereich? Die Testabteilung ging dieser Frage nach und kam bei Prüfstandsversuchen zu teilweise wenig ermutigenden Ergebnissen.

VW auf der Piste

Die neuen VW-Modelle, allen voran der Scirocco, bieten Sportfahrern gute Chancen: Moderne Motoren und Fahrwerke mit hohen Reserven sorgen für gute Voraussetzungen, wenn es ums Schnellsein geht. Ein Bericht zeigt VW-Renntourenwagen.

GP von Belgien

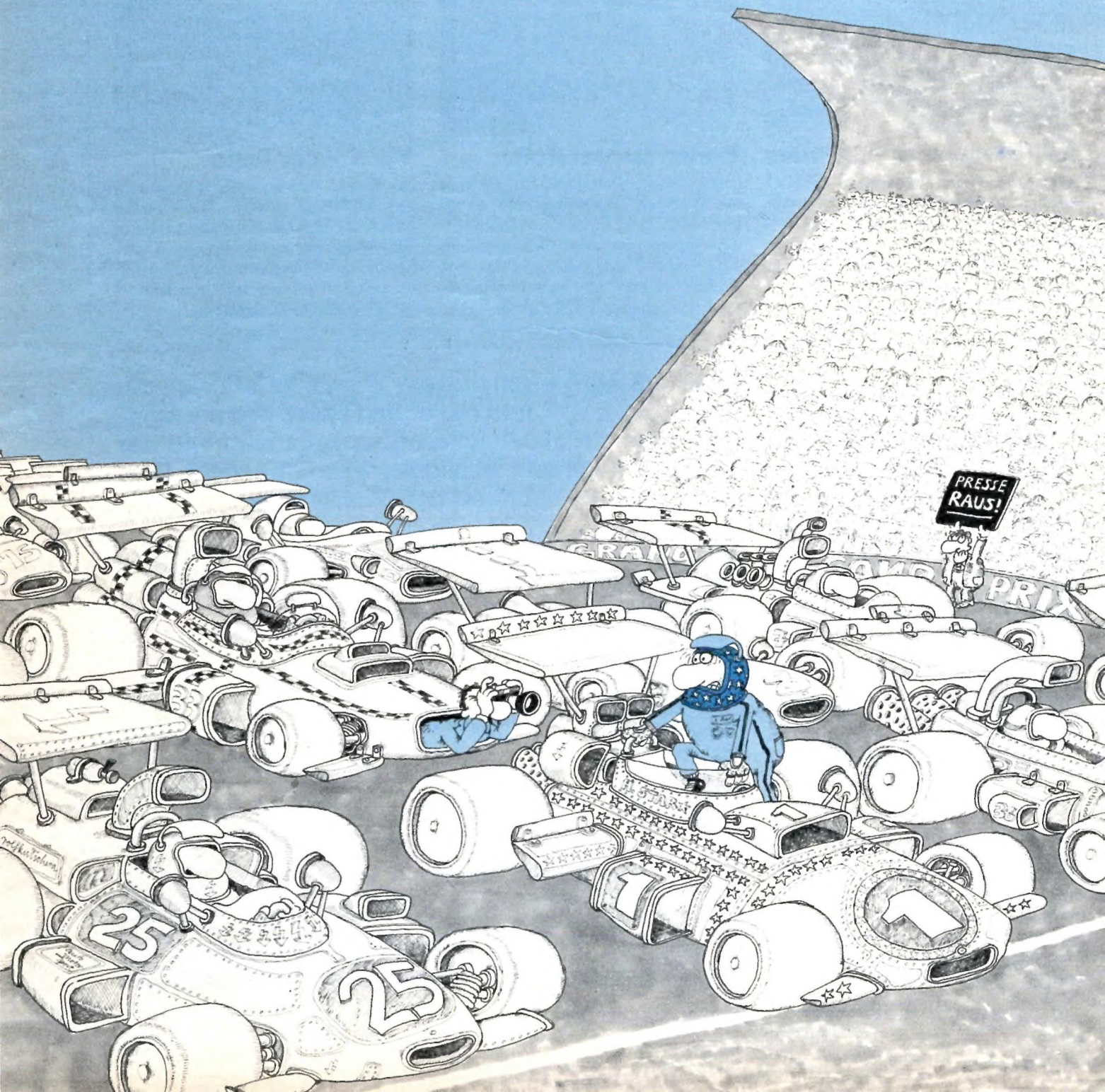
Der sechste Lauf zur Fahrerweltmeisterschaft findet in Zolder statt – auf einem Rundkurs, der vor zwei Jahren durch Belagschäden von sich reden machte und bei dem jetzt die Sicherheitsmerkmale betont wurden: Vor Start und Ziel entstand zwecks Tempodrosselung eine Schikane.

Musik im Auto – mit diesem Thema befaßt sich ein neues Extra von auto motor und sport, das die Möglichkeiten, zu akustischen Genüssen während der Fahrt zu kommen, schildert. Eine Übersicht über Autoradios komplettiert den Musik-Teil.

CAR TOON

auto motor sport

Bitte recht freundlich!



1418 D Mör
Wagner Wolfram
Görlitzerstr.16
6942 Mörlenbach

König-Pilsener

Für den, der zu genießen weiß.

KP 4

Timex macht aktiv

Wasser, Sonne, Sand und harte Stöße – einer Timex macht das nichts. Weil Technik und Design eine perfekte Einheit bilden. Kaufen Sie sich eine Timex. Die geht mit Ihnen durch dick und dünn, zeigt präzise die Zeit und sieht immer gut aus. Eine Timex ist ihren Preis wert.

Timex: 1 Jahr Vollgarantie.

DM 64,–* wasserdicht DM 59,–* wasserdicht DM 64,–* wasserdicht DM 59,–* wasserdicht DM 79,–* wasserdicht DM 124,–* wasserdicht

120 Modelle von DM 29,–* bis DM 124,–*. In Deutschland und in über 100 Ländern der Welt. * Unverbindliche Preisempfehlungen.

Timex. Die Uhr stimmt. Im Stil. Im Preis. Und in der Technik.

TIMEX